

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (Hg.) Verkehrsbericht 2009 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit/Provided in Cooperation with:
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105039>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (Hg.) (2010): Verkehrsbericht 2009 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest. Mainz: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.

Verwertungsrechte: Alle Rechte vorbehalten

Wir machen Schifffahrt möglich.

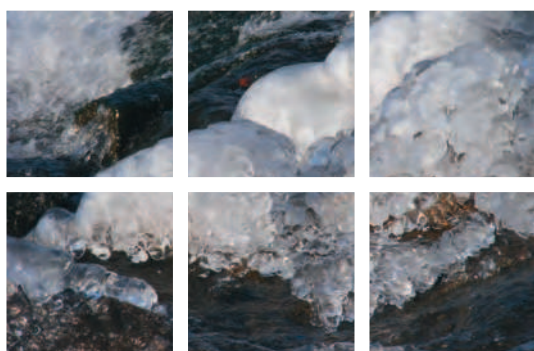
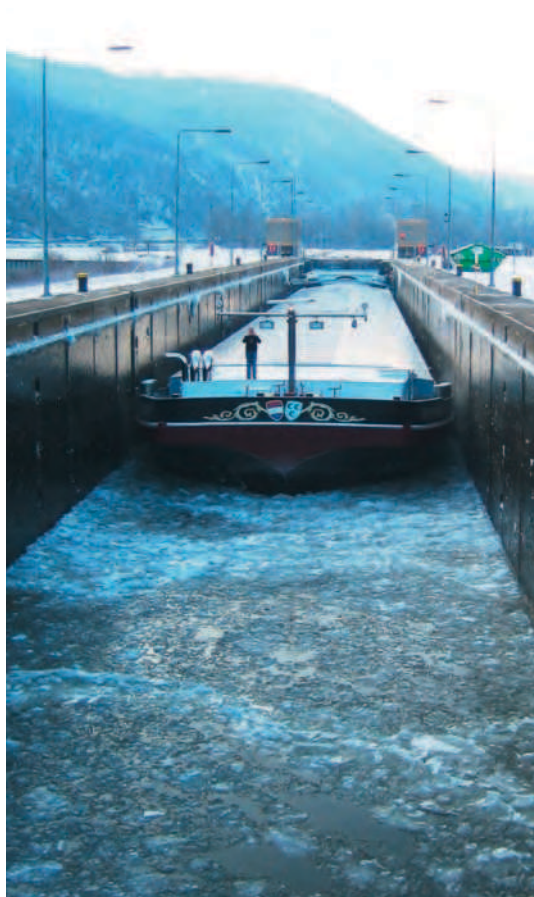


WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	5
2	Verkehrsentwicklung	6
	Ober- und Mittelrhein	6
	Neckar	11
	Mosel	15
	Saar	17
	Entwicklung Güterverkehr	19
3	Verwaltungsaufgaben	20
3.1	Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	20
	Verkehrsrechtliche Erlaubnisse	20
	„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)	20
	Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	20
	Uk-Stellung von Wehrpflichtigen in der Binnenschifffahrt	20
	Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)	21
	Ufer- und Hafengeld	21
	Lotsenentgelte	21
	Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH)	21
	Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge)	21
3.2	Ordnung des Schiffsverkehr	22
	Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges	22
3.3	Schifffahrtsabgaben	24
Anlage 1	Frachtschiffsverkehr	33
Anlage 2	Güterverkehr	41
Anlage 3	Güterumschlag in ausgewählten Häfen	59
Anlage 4	Containerverkehr	65
Anlage 5	Schiffsunfallstatistik	71
Anlage 6	Schifffahrtssperrungen	75

1 Allgemeines

Die Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest in Mainz ist mit ihren zugehörigen Wasser- und Schifffahrtsämtern Freiburg, Mannheim, Bingen, Heidelberg, Stuttgart, Koblenz, Trier und Saarbrücken zuständig für den Ober- und Mittelrhein und deren Nebenflüsse Neckar, Mosel, Saar und Lahn.

Die Verkehrsstatistik für die Binnenschifffahrtsstraßen ist ein wichtiges Instrument für die Steuerung von Investitions- und Unterhaltungsvorhaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die langjährige Auswertung der statistischen Kennzahlen gibt Auskunft über den Auslastungsgrad des Wasserstraßennetzes sowie von Teilstrecken, woraus sich Entwicklungen und Verlagerungen von Verkehrsströmungen ableiten lassen.

Diese Daten bilden mit entsprechenden Prognosen die Basis für die Ermittlung des Ausbaubedarfs von Teilstrecken und sind Grundlage für den Aufbau eines leistungsfähigen und zukunftsorientierten Wasserstraßennetzes.

Die Daten für den Oberrhein werden an der Schleuse Iffezheim erhoben, die des Mittelrheins werden vom Statistischen Bundesamt übernommen. Die Verkehrsstatistik an den Nebenflüssen des Rheins wird jeweils an den Eingangsschleusen erhoben. Dieses sind für den Neckar die Schleuse Feudenheim, für die Mosel die Schleuse Koblenz und für die Saar die Schleuse Kanzem.

Auf der Lahn findet seit 1981 kein Güterverkehr mehr statt.

In Kapitel 2 werden die für die Schifffahrt maßgeblichen Ereignisse des zurückliegenden Jahres zusammengefasst (Wasserstandsentwicklung, Sperrungen der Schifffahrt, Schleusensperrungen, besondere Ereignisse). Danach wird die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs dargestellt. Die Wasserstraßen der WSD SW werden jeweils einzeln betrachtet.

In Kapitel 3 sind die einzelnen Verwaltungsaufgaben des Dezernates Schifffahrt der WSD Südwest zusammengestellt.

In den Anlagen sind weitergehende Angaben und Daten zu Schiffs- und Güterverkehr, Güterumschlag der Häfen, Containerverkehr, Schiffsunfällen und sonstige Angaben zu finden.



2 Verkehrsentwicklung

Ober- und Mittelrhein

Wasserführung

Die Wasserführung des Rheins erlaubte den Frachtschiffen am Oberrhein von März bis Juli sehr gute Ablademöglichkeiten; mit Einschränkungen sind die Monate August und Dezember zu nennen. Am Mittelrhein waren ebenfalls von März bis Juli und im Dezember sehr gute Ablademöglichkeiten; mit Einschränkung: Monat August.

Der Wasserstand des Jahres 2009 lag am Pegel Maxau im Mittel 29 cm und am Pegel Kaub 28 cm unter dem Mittelwasser 2000/09.

Von Niedrigwasser geprägt zeigten sich insbesondere die Monate Januar, Februar, September und Oktober. Mittlere Wasserstandsschwankungen traten an den Pegeln in Maxau und Kaub im März, Juli und Dezember auf. Die niedrigsten Schwankungen lagen im Oktober; es folgen mit Abstand die Monate September, Februar und Mai.



Der Gleichwertige Wasserstand 2002 (GIW) wurde 2009 in Maxau an 16 Tagen und in Kaub an 17 Tagen erreicht bzw. unterschritten.

Richtpegel	Maxau			Kaub		
Hochwassermarke II	750			640		
Hochwassermarke I	620			460		
Mittelwasser 2000/2009	507			227		
GIW 2002	360			80		
Amtlicher Pegelstand 5:00 Uhr in cm (Vorjahr)						
Höchster Stand	19. Juli	706	(772)	14. März	406	(461)
Niedrigster Stand	5. Oktober	325	(382)	5. Oktober	52	(114)
Jahresmittel		478	(500)		199	(224)
Hochwassermarken erreicht oder überschritten						
Marke II	an 0 Tagen		(1)	an 0 Tagen		(0)
Marke I	an 7 Tagen		(13)	an 0 Tagen		(1)
GIW 2002 erreicht oder unterschritten						
	an 16 Tagen		(0)	an 17 Tagen		(0)

Tabelle 1: Pegeldaten der Richtpegel Maxau und Kaub

	Richtpegel Maxau			Richtpegel Kaub		
Monat	cm	Tage über Mittelwasser		cm	Tage über Mittelwasser	
		2009	2008		2009	2008
Januar	414	1	4	147	3	12
Februar	431	0	0	170	4	1
März	530	19	9	312	31	27
April	550	24	20	271	24	30
Mai	522	20	31	229	16	13
Juni	539	20	29	227	12	21
Juli	573	31	25	269	27	8
August	502	16	15	197	7	9
September	393	0	10	108	0	5
Oktober	362	0	2	84	0	0
November	421	0	4	140	0	3
Dezember	499	13	2	234	15	6
Jahresmittel/Summe	478	144	151	199	139	135

Tabelle 2: Monatsmittel der Wasserstände 2009

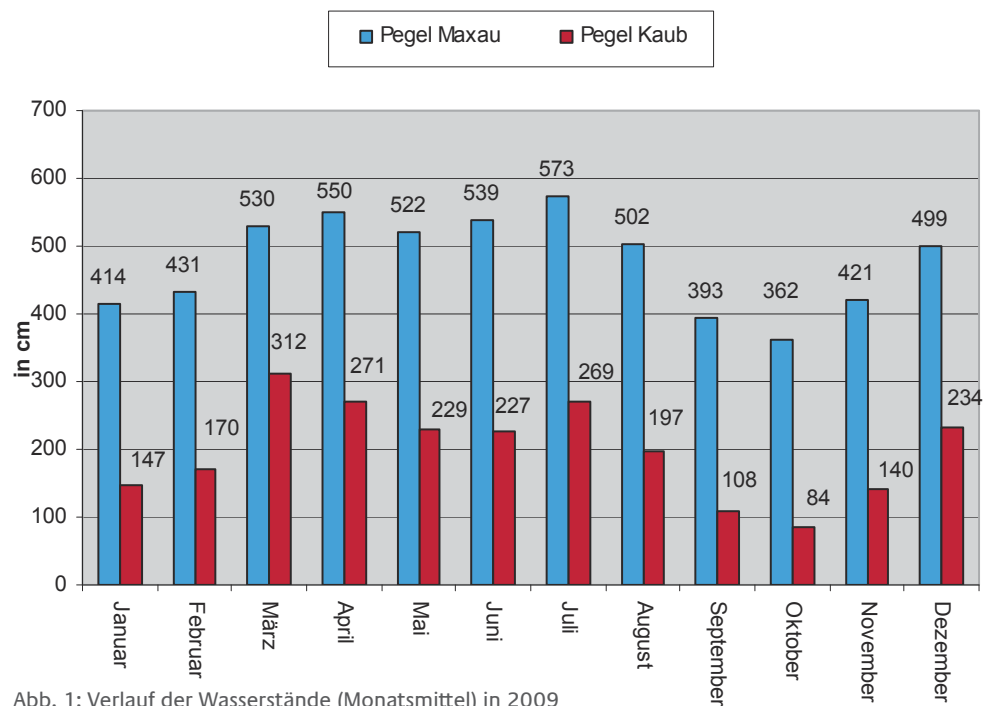


Abb. 1: Verlauf der Wasserstände (Monatsmittel) in 2009

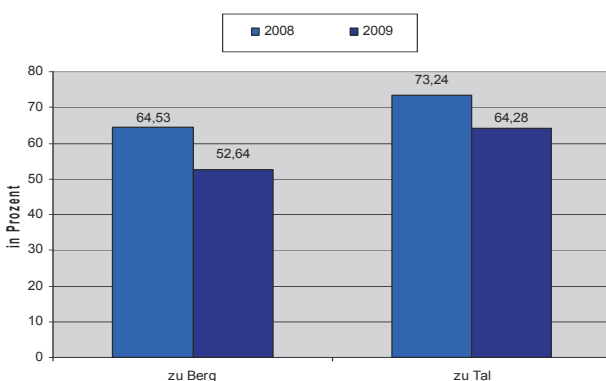


Abb 2: Mittlere Auslastung der beladenen Gütermotorschiffe an der Schleuse Iffezheim

Die Wasserführung von Ober- und Mittelrhein lag 2009 im Vergleich mit den Daten ab 2000 nur im unteren Drittel. Die beste Wasserführung hatten mit Abstand die Jahre 2001 und 2002.

Störungen im Betriebsablauf

In 2009 war der Oberrhein (Richtpegel Maxau) „hochwasserfreie Zone“ (2008: 1 Tag Überschreitung der Hochwassermarke II; seit dem Jahr 2003 kamen insgesamt nur 9 Hochwassertage vor). Mittelrhein 2009 (Richtpegel Kaub): ebenfalls 0 Tage (0).

Wegen geschlossener Eisdecke waren der Lampertheimer Altrhein vom 12. Januar (14:30 Uhr) bis 19. Januar (12:30 Uhr) und der Stockstadt – Erfelder Altrhein vom 12. Januar (14:30 Uhr) bis 20. Januar (9:00 Uhr) gesperrt.

An der Schleuse Iffezheim wurde die linke Kammer vom 16. März (7:00 Uhr) bis 18. März (15:00 Uhr) sowie vom 21. September (8:00 Uhr) bis 9. Oktober (12:30 Uhr) infolge Revision gesperrt. Die rechte Kammer blieb frei von Revisionsarbeiten.

Wegen Reparaturarbeiten über 2 Std. war die linke Kammer an 8 Tagen und 1 Std. 15 Min. (verteilt auf 14 Tage) und die rechte Kammer an 3 Tagen und 2 Std. 15 Min. (verteilt auf 13 Tage) gesperrt.

Veranstaltungen

Großveranstaltungen am Mittelrhein mit Feuerwerk führten zu Sperrzeiten von ca. 30 Stunden:

- „Rhein in Flammen“ in Koblenz, St. Goar/St. Goarshausen sowie am Siebengebirge
- „Mainzer Johannismacht“
- „Binger Feuerzauber“
- „Nacht der 1 000 Feuer in Oberwesel“ und
- „Assmannshausen in Rot“.

Baggerarbeiten

Im Bereich des WSA Mannheim wurden im ersten Halbjahr von km 372,300 bis km 425,700 insgesamt 53 540 m³ und im zweiten Halbjahr von km 362,600 bis km 428,800 insgesamt 45 101 m³ gebaggert.

Sperrungen der Schifffahrt

- Festfahmung eines beladenen GMS zu Berg am 29. Januar bei km 561,800 rechtes Ufer. Während der Turnarbeiten nebst anschließender Leichterung des Fahrzeugs war die Talschifffahrt drei Mal für insgesamt 1 Stunde und die Bergschifffahrt vier Mal für insgesamt 1 Std. 25 Min. gesperrt.
- Aufgrund eines Fahrfehlers fuhr am 16. März ein TMS um 22:00 Uhr bei km 551,250 gegen die Hungersteine, verfiel und kam auf dem Jungferngrund fest. Während der Leichterung des TMS musste die Schifffahrt am 17. März für ca. 6 Std. gesperrt werden.
- Der NATO-Gipfel in Kehl/Straßburg und Baden-Baden führte zu zwei Schifffahrtssperren: Stauhaltung Gamsheim am 4. April von 6:00–10:00 Uhr wegen des Fototermins der NATO-Staats- und Regierungschefs auf der „Passarelle des deux Rives“ sowie erneut Stauhaltung Gamsheim am 4. April von 12:00–17:00 Uhr aufgrund gewalttätiger Ausschreitungen auf und in unmittelbarer Nähe der Europabrücke.
- Eine Bombenentschärfung bei km 501,300 (linkes Ufer) führte am 4. Mai zu einer ca. 40-minütigen Schifffahrtssperre zwischen km 499,000 und km 503,000.



- Ein mit 171 Fahrgästen besetztes Fahrgastkabinenschiff wurde bei km 553,40 am 8. Juli aufgrund eines technischen Defektes manövrierunfähig und trieb einige Meter zu Tal bis die Anker griffen. Die Schifffahrt zwischen Oberwesel und St. Goar musste für 1,5 Std. gesperrt werden.
- Der Neubau der Eisenbahnbrücke Kehl-Straßburg führte zu Sperrungen am 12. August von 8:00–10:00 Uhr und am 22. Oktober von 7:00–17:40 Uhr.
- Infolge eines Totalausfalls des Backbord-Ruderpropellers verfiel am 21. November ein zu Tal fahrendes Fahrgastkabinenschiff zum linken Ufer und riss bei km 574,70 die grüne Fahrrinnen-tonne ab. Eine Kollision mit dem Ufer konnte verhindert werden. Das Fahrzeug verfiel danach quer zum Strom und stieß mit einem zu Berg fahrenden Schubverband zusammen, der auseinander brach. Das FgKS, besetzt mit 160 Personen und 40 Besatzungsmitgliedern, kam im weiteren Verlauf auf dem Osterspaier Sand fest. Der Gesamtschaden soll ca. 1 Mio. € betragen. Verletzt wurde niemand; die Schifffahrt war für ca. 40 Minuten gesperrt.
- Am 22. November hatte ein GMS, beladen u. a. mit 3 Gefahrgutcontainern, bei km 518,5 rechtes Ufer Grundberührung mit anschließender Festfahung; Sperre: 1 Std.

Besondere Ereignisse

- Ein Lotse ging am 19. März gegen 19:20 Uhr bei km 425,0 (rechtes Ufer) an Bord eines TMS. Beim Übersteigen rutschte er von der Verschanzung und geriet zwischen Schiff und Kaimauer. Der Verletzte erlag im Klinikum Mannheim seinen inneren Blutungen.
- Am 13. April (Ostermontag) fiel um 15:20 Uhr ein 5-jähriges Mädchen beim Spielen auf einer schwimmenden Anlage am Mannheimer Stefanieufer ins Wasser. Trotz intensiver Rettungsmaßnahmen (Taucher der DLRG, Unterstützung durch Hubschrauber, WSP-Einsatz) konnte das Kind nicht mehr geborgen werden.
- Ein 8-jähriger Junge geriet am 6. August beim Schwimmen im Rhein bei km 585,7 (Lahn-mündung) in Lebensgefahr. Bei der Rettungsaktion drohte der Vater selbst

unterzugehen. Ein 28-jähriger Lahnsteiner konnte zwar beide Personen im Wasser ergreifen, musste aber bei der Übergabe des Kindes an einen 2. Helfer den Vater kurz loslassen. Dieser war anschließend im Wasser nicht mehr aufzufinden. Die Bergung erfolgte durch eine Taucherstaffel. Trotz Wiederbelebung verstarb der Mann in einem Koblenzer Krankenhaus.

- Am 15. August badete eine Frau mit ihren beiden Kindern in einem Altrheinarm bei Ingelheim (Strandbad bei km 518,5/Große Gieß). Die Strömung riss die Mutter fort; eine sofortige Suchaktion musste bei Einbruch der Dunkelheit abgebrochen werden. Zwar wurden die Kinder gerettet, die vermisste Mutter konnte dagegen tags darauf gegen 11:00 Uhr nur noch tot aus dem Rhein geborgen werden.
- Am 15. Dezember wurde in Boppard eine Leiche aus dem Rhein geborgen und als ein vermisster 22 Jahre alter Amerikaner identifiziert. Der Mann war am 21. November in Frankfurt/M. in den Main gestürzt und ertrunken.

Binnenschifffahrtstag 2009

Am 2. Juni veranstaltete das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz im kurfürstlichen Schloss den Binnenschifffahrtstag 2009.

Hochkarätige Referenten und über 100 Experten nahmen an der Veranstaltung teil.

Hafenjubiläum

Am 3. Juli feierte der Hafen Weil am Rhein sein 75-jähriges Jubiläum. Der Titel des Festes lautete „Hafendialog“. Im Museum am Lindenplatz in Alt-Weil zeigte die Ausstellung „Rheinkilometer 171,0 – Weiler Hafengeschichte(n)“ sowohl die Anfänge des Hafens wie die Verbindungen mit aller Welt heute.

Ruhezeiten Schleusenbetrieb

Der Schleusenbetrieb oberhalb von Straßburg war über Weihnachten und Silvester/Neujahr am 24./25. Dezember 2009 sowie am 31. Dezember 2009/1. Januar 2010 jeweils von 20:00–6:00 Uhr unterbrochen.

Schiffs- und Güterverkehr

In Tabelle 3 ist das Ladungsaufkommen an der Schleuse Iffezheim nach Flaggenanteilen getrennt dargestellt.

Am Oberrhein (Schleuse Iffezheim) wurden im Jahr 2009 insgesamt 31 444 Fahrzeuge erfasst, das sind 1 069 mehr als im Vorjahreszeitraum; davon waren 18 921 Güterschiffe und 7 912 Tankschiffe. Im Jahr 2008 wurden am Messpunkt Iffezheim 30 375 Fahrzeuge gezählt; davon waren 18 693 Güterschiffe und 7 025 Tankschiffe. Von den im Jahr 2009 erfassten 26 833 Frachtschiffen waren 17 970 (67,0%) beladen, gegenüber 18 238 (70,9%) im Vorjahreszeitraum. Tabelle 4 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Iffezheim für das Jahr 2009.

	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Anzahl der beladenen Schiffe	8 546	9 424	17 955
Ladung in Tonnen	10 827 141	13 676 104	24 503 245
deutsche Flagge			
Trockenladung in Tonnen	9 128 49	3 708 294	4 621 143
Tankerladung in Tonnen	2 337 228	602 870	2 940 098
fremde Flagge			
Trockenladung in Tonnen	4 587 939	8 839 332	13 427 271
Tankerladung in Tonnen	2 989 125	426 246	3 415 371

Tabelle 3: Ladungsaufkommen an der Schleuse Iffezheim 2009

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 756	2 782	5 890	652	13 080
Tankmotorschiffe	3 451	348	730	3 091	7 620
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Schub-Gütermotorschiffe	498	826	1 279	49	2 652
Schub-Tankmotorschiffe	46	0	2	43	91
Güterschubleichter	699	893	1 513	84	3 189
Tankschubleichter	96	7	10	88	201
Schubboote	0	45	0	47	92
Schleppboote	0	10	0	10	20
Fahrgasttagesschiffe	0	24	0	27	51
Fahrgastkabinenschiffe	0	661	0	669	1 330
sonstige Fahrzeuge	0	1 373	0	1 745	3 118
Zusammen	8 546	6 969	9 424	6 505	31 444
insgesamt beladen/leer		15 515		15 929	31 444
Vergleich zum Vorjahr		15 052		15 323	30 375
Veränderung in Prozent		3,1%		4,0%	3,5%

Tabelle 4: Güterverkehr an der Schleuse Iffezheim 2009



Neckar

Störungen im Betriebsablauf

Die Schifffahrt war im Bereich des WSA Stuttgart nach Überschreiten des HSW an 7 Tagen eingestellt:

- örtlich am 11. März 2009 (4:40–16:15 Uhr)
- örtlich vom 15. Mai 2009 (22:10 Uhr) bis 16. Mai 2009 (6:45 Uhr)
- örtlich vom 27. Juni 2009 (11:45 Uhr) bis 29. Juni 2009 (13:30 Uhr)
- örtlich vom 15. Juli 2009 (8:45 Uhr) bis 16. Juli 2009 (20:30 Uhr)
- örtlich vom 18. Juli 2009 (0:35 Uhr) bis 20. Juli 2009 (12:00 Uhr)

Im Bereich des WSA Heidelberg wurde die Schifffahrt an ca. 11 Tagen eingestellt:

- örtlich am 24. Januar 2009 (9:50–15:30 Uhr)
- örtlich vom 6. März 2009 (21:45 Uhr) bis 8. März 2009 (14:00 Uhr)
- örtlich vom 9. März 2009 (15:30 Uhr) bis 12. März 2009 (14:00 Uhr)
- örtlich vom 13. März 2009 (7:00 Uhr) bis 15. März 2009 (8:00 Uhr)
- örtlich am 17. März 2009 (8:00–14:30 Uhr)
- örtlich am 16. Mai 2009 (4:30–12:40 Uhr)
- örtlich vom 15. Juli 2009 (14:30 Uhr) bis 19. Juli 2009 (8:30 Uhr)

Eis auf dem Neckar führte zur Einstellung des Schleusenbetriebs zwischen Feudenheim¹ und Neckarmündung; davon waren rund 50 Schiffe betroffen. Die letzte „große Eiszeit“ war 1963.

Sperrungen der Schifffahrt

- Festfahmung eines beladenen TMS am 2. März bei km 7,90 (ohne Leckage); Sperre vom 2. März (18:50 Uhr) bis 3. März (0:30 Uhr).
- Am 18. März lag an der Friesinger Mühle in Bad Wimpfen (km 102,150) ein beladenes GMS abfahrbereit. Beim Ablegen entstanden Komplikationen. Das Schiff driftete von der Anlande weg, wurde von der Strömung des Neckars voll erfasst und zu Tal geschoben. Dabei schlug es quer und blockierte den gesamten Fluss. Die Schifffahrtssperre dauerte vom 18. März (19:00 Uhr) bis 21. März (14:30 Uhr). Etwa 50 Schiffe waren an der Weiterfahrt gehindert.
- Wegen des Einbaus der Kreiswegbrücke Ilvesheim bei km 9,740 wurde die Schifffahrt am 28. März für ca. 6 Std. gesperrt (wobei 5 Pausen eine Passage möglich machten).
- Sperrung der Schifffahrt in 4 Nächten zwischen dem 4. und 12. Juli bei km 101,80/101,90 wegen Bauarbeiten an der Jagstfelder Brücke.
- Festfahmung eines beladenen GMS zu Berg am 29. September bei km 3,1. Infolge der Leichterung am 30. September musste die Schifffahrt tagsüber für 4 Stunden gesperrt werden.
- Bauarbeiten bei km 22,4/22,5 machten am 21. November eine Sperre von 7:00–18:00 Uhr erforderlich.
- In der Stauhaltung Aldingen wurde am 5. Dezember eine neue Brücke durch einen Schwimmkran eingehoben. Die Schifffahrt war deshalb von km 175,0 bis zur Schleuse Hofen von 6:00–18:00 Uhr gesperrt.

¹ 9. Januar (14:15 Uhr) bis 16. Januar (11:00 Uhr)

Schleusensperrungen

Schleuse	
Feudenheim	mittlere und linke Kammer vom 1. Januar bis 31. Januar (Instandsetzung Antrieb UH bzw. Störung UH)
Schwabenheim	beide Kammern vom 10. Januar (6:00 Uhr) bis 16. Januar (10:45 Uhr) wegen Eises
Heidelberg	linke Kammer vom 9. Januar (18:20 Uhr) bis 16. Januar (11:15 Uhr) sowie rechte Kammer vom 10. Januar (12:30 Uhr) bis 16. Januar (9:55 Uhr) wegen Eises
Hirschhorn	rechte Kammer am 9. Januar von 8:45–10:15 Uhr wegen Eises
Kochendorf	beide Kammern am 17. Februar von 10:00–12:00 Uhr (Einbau Revisionsverschluss) und am 21. Februar von 6:00–10:00 Uhr (Leckage an der Hydraulik)
Obertürkheim	Bauwerksüberwachung vom 1. Mai (8:00 Uhr) bis 4. Mai (14:00 Uhr)
Deizisau	Kabelverlegungen vom 1. Mai (8:00 Uhr) bis 4. Mai (14:00 Uhr)
Neckarsteinach	beide Kammern wegen Gerüstbau Schleusenbrücke am 29. Oktober von 9:00–16:15 Uhr
Guttenbach	rechte Kammer Grundinstandsetzung im November; linke Kammer Schäden an der Elektrik wegen Bauarbeiten vom 17. November (22:30 Uhr) bis 18. November (10:15 Uhr)

Tabelle 5: Schleusensperrungen am Neckar 2009

Besondere Ereignisse

- Tag der offenen Tür an der Schleuse Schwabenheim am 21. Juni unter Beteiligung der WSA Heidelberg und Mannheim sowie des ANH unter dem Motto „Lebendiger Neckar und AOK – Radsonntag“.
- Aktionstag „Unser Neckar“ – Die Stadt Eberbach lud am 21. Juni in Zusammenarbeit mit dem WSA Heidelberg sowie dem Naturschutzbund zu einer zweistündigen Bootstour auf dem Neckar ein. Rund 200 Fahrgäste folgten der Einladung, um Schönheiten und Besonderheiten kennenzulernen (z. B. das Natur-

denkmal „Schilfgebiet“, Flachwasserzonen, die Äskulapnatter und Gütertransporte).

- Feuerwehrrübung am Karlstor am 6. August mit folgender Übungssituation: Ein Arbeiter des WSA Heidelberg ist bei Arbeiten in einer Wehrwalze verunglückt. Das Einstiegsloch in den Wehrkörper hat nur ein Öffnungsmaß von maximal 55 cm. Der Zugang zur Unglücksstelle ist nur schwer erreichbar. Die Einsatzübung wurde erfolgreich abgeschlossen.

Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Stuttgart fanden insgesamt 24 wassersportliche Veranstaltungen statt, davon 10 mit Sperre. Für den Bereich des WSA Heidelberg lauten die Daten: 101 Veranstaltungen, davon 34 mit Sperre; zu den 67 VA ohne Sperre zählen auch 17 Feuerwerke. Das WSA Mannheim meldet für den Mündungsbereich des Neckars 2 Veranstaltungen mit Sperre.

Verlängerung der Neckarschleusen

Die Neckarschleusen werden ab 2012 für 135 m lange Schiffe ausgebaut. Am 4. und 5. Dezember 2009 startete die BAW in Karlsruhe gemeinsam mit dem WSA Heidelberg eine Versuchsfahrt mit einem 105 m langen GMS und einem 35 m langen Schubboot vom Feudenheimer Oberwasser bis zur Schleuse Rockenau. Dabei wurden umfassende Messungen durchgeführt.

Renaturierung

Für 1,5 Mio. € gestalten das WSA Stuttgart und die Stadt Ludwigsburg das Hohenecker Neckarufer auf einer Länge von 500 m naturnah um. Der Eingriff war durch das alte marode Betonufer ohnehin notwendig geworden. Diese Renaturierung dient als Vorbild für weitere Flussabschnitte.

Neckarseitenkanal

Der Ausbau des Neckarseitenkanals zwischen Feudenheim und Ladenburg ist abgeschlossen. Sts. Karin Roth gab am 10. August in Anwesenheit von Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Medien den Sei-

tenkanal Ladenburg offiziell frei. Mit der Freigabe sind die wesentlichen Arbeiten der 25 Mio. € teuren Baumaßnahme nach nur 1,5 Jahren abgeschlossen. Auf beiden Seiten des Kanals wurde das schadhafte, geböschte Ufer durch ein Senkrechtufer ersetzt. Durch die Baumaßnahme wird die Standsicherheit der Neckardämme erhöht. Der verbreiterte Kanalquerschnitt ermöglicht es den künftig auf dem Neckar verkehrenden 135 m langen Schiffen den insgesamt 5,5 km langen Seitenkanal sicher zu befahren.

Wassersportfreundliche Schleusen

Die Schleuse Heilbronn erreichte beim v. g. Wettbewerb des DMYV für das Jahr 2009 bundesweit den 2. Platz.

Ruhezeiten Schleusenbetrieb

Die Neckarschleusen hatten vom 24. Dezember (14:00 Uhr) bis 27. Dezember 2009 (6:00 Uhr) und vom 31. Dezember 2009 (14:00 Uhr) bis 2. Januar 2010 (6:00 Uhr) Betriebsruhe.



Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Feudenheim wurden im Jahr 2009 insgesamt 8 952 Fahrzeuge erfasst, das sind 160 weniger als im Jahr 2008; davon waren 7 419 Güterschiffe und 813 Tankschiffe.

Im Jahr 2008 wurden am Messpunkt Feudenheim 9 112 Fahrzeuge gezählt; davon waren 7 565 Güterschiffe und 894 Tankschiffe.

Von den im Jahr 2009 erfassten 8 232 Frachtschiffen waren 5 712 (69,4%) beladen, gegenüber 6 093 (72,0%) im Jahr 2008.

Tabelle 6 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Feudenheim für das Jahr 2009.

Die im Rhein-Neckar-Wechselverkehr die Schleuse Feudenheim durchfahrenden beladenen GMS waren in der Bergfahrt im Mittel zu 74,9% (2008: 81,9%) und in der Talfahrt zu 70,9% (2008: 78,0%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

Containerverkehr

2009 wurden insgesamt 25 857 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 33 311 TEU (–22,4%). Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge auf dem Neckar von 163 915,5 t (15 611 beladene Container x 10,5 t); Vorjahr: 221 434,5 t (siehe auch „Containerverkehr“: Anlage 4).

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	2 841	497	2 116	1 313	6 767
Tankmotorschiffe	407	0	6	400	813
Küsten-Gütermotorschiffe	1	0	0	1	2
Güterschubleichter	10	283	331	27	651
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	187	0	172	359
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	89	0	88	177
Fahrgastkabinenschiffe	0	74	0	77	151
sonstige Fahrzeuge	0	16	0	16	32
Zusammen	3 259	1 146	2 453	2 094	8 952
insgesamt beladen/leer		4 405		4 547	8 952
Vergleich zum Vorjahr		4 445		4 667	9 112
Veränderung in Prozent		–0,9%		–2,6%	–1,8%

Tabelle 6: Güterverkehr an der Schleuse Feudenheim 2009



Mosel

Störungen im Betriebsablauf

An der Mosel kam es im Bereich der WSÄ Koblenz und Trier 2009 nur am 24. Januar zu einer stundenweisen Überschreitung des HSW.

Wegen Eisbildung war die Bergschiffahrt auf der deutschen Mosel ab dem 11. Januar 2009 zwischen 2,5 und 4 Tagen gesperrt. Die Talschiffahrt wurde mit einigen Tagen Verzögerung freigegeben. Die offizielle Freigabe von Berg- und Talschiffahrt erfolgte im Durchschnitt erst nach ca. 8 Tagen. Im Bereich des WSA Trier lagen (einschl. Kondominium) 15 Frachtschiffe und 3 Schubverbände fest.

Sperrungen der Schifffahrt

- Am 16. Januar stiegen in der Stauhaltung Palzem-Stadtbredimus bei km 231,150 Gasblasen aus der Mosel. Nach Messungen durch einen Gefahrstoffmesswagen konnte Entwarnung gegeben werden. Die Schifffahrt war nachmittags 1 Stunde gesperrt.
- Grundberührung mit Festfahung eines Schubverbandes am 12. Februar in der Stauhaltung Wintrich bei km 146,100. Für das Freischleppen am 13. Februar musste die Schifffahrt für 1 Stunde und 20 Minuten gesperrt werden.
- Am 1. März sollte mittels Kran ein PKW von einem Schubverband in Traben-Trarbach (km 105,930) bei Nebel an Land gesetzt werden. Dabei durchtrennte der Kran eine Stromleitung, die quer über die Mosel gespannt war. Sperre inkl. Reparatur: 8 Std.
- Am 22. Mai führte eine Ölverschmutzung zur Sperrung des Hafens Trier zwischen 9:50 Uhr und 15:10 Uhr.
- Am 29. Juni hatte ein Schubverband bei der Ausfahrt zu Tal im UW der Schleuse Wintrich (km 140,400) Grundberührung mit Festfahung; Sperre ca. 4,5 Stunden.
- Kollision eines Schubverbandes am 15. Juli auf der Bergfahrt mit dem geograf. rechten Bogen der Brücke Niederemmel-Müstert. Die Ladung ragte zu hoch aus dem Wasser. Sperre: 2 Std. 15 Min.

Schleusensperrungen

Schleuse	
Trier	gesperrt am 7. Januar 2009 (4:00–9:00 Uhr)
Wintrich	gesperrt vom 28. Februar 2009 (21:30 Uhr) bis 1. März 2009 (6:00 Uhr)
Wintrich	gesperrt vom 30. Juli 2009 (22:30 Uhr) bis zum 31. Juli 2009 (10:30 Uhr)
Wintrich	gesperrt am 5. Dezember 2009 (2:00–9:00 Uhr)
Trier	gesperrt am 9. November 2009 (8:00–13:30 Uhr)

Tabelle 7: Schleusensperrungen an der Mosel 2009

Das geplante Schleusenreparaturprogramm fand mit Zustimmung der Moselkommission in der Zeit vom 17. Juni (0:00 Uhr) bis 24. Juni 2009 (24:00 Uhr) statt.

Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Trier fanden 2009 insgesamt 25 Veranstaltungen statt, davon 3 mit Sperre. Die Daten für den Bereich des WSA Koblenz lauten: 82 Veranstaltungen, davon 19 mit Sperre.

Besondere Ereignisse

- Am 16. Februar unterzeichneten die Umweltministerin Margit Conrad und der Präsident der WSD Südwest Heinz-Josef Joeris eine Vereinbarung zum Bau von Fischtreppe an der Mosel. Ziel ist der Bau von so genannten Fischpässen insbes. für Lachse und Meerforellen an den 10 deutschen Moselstautufen zwischen Koblenz und Trier bis voraussichtlich 2018. Die Kosten für die ersten 6 Anlagen werden auf rund 20 Mio. € geschätzt.
- Am 24. April fanden an der Schleuse Trier in der Zeit von 15:00 bis ca. 20:00 Uhr Filmaufnahmen für den SWR statt.
- Am 18. Juni wurden anlässlich des Schleusenreparaturprogramms 3 Autowracks bei Remich (L) auf einer Länge von 300 m entdeckt. Die Wagen müssen schon längere Zeit dort gelegen haben, darauf deuten Muschelanhaftungen hin. In einem der Autos stießen



die Einsatzkräfte auf menschliche Knochen. Entsprechende polizeiliche Untersuchungen wurden sofort aufgenommen.

- Am 18. August gaben Bundesverkehrsminister Tiefensee und Ministerpräsident Beck gemeinsam das Startsignal für die erste Probeschleusung an der 2. Schleuse Zeltingen. Das Obertor der Schleusenanlage wurde abgesenkt und MS „Trier“, ein Arbeitsschiff des WSA Trier, konnte ungehindert in die 210 m lange Kammer einfahren. Das war die erste von 150 Probeschleusungen, die erforderlich sind, bis die 2. Schleuse Zeltingen im Frühjahr 2010 zu Beginn der Fahrgastschiffahrtssaison offiziell für den Verkehr freigegeben werden kann.

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Koblenz wurden im Jahr 2009 insgesamt 11 207 Fahrzeuge erfasst, das sind 2 193 weniger als im Jahr 2008; davon waren 7 919 Güterschiffe und 1 290 Tankschiffe. Im Jahr 2008 wurden am Messpunkt Koblenz 13 440 Fahrzeuge gezählt; davon waren 9 415 Güterschiffe und 1 519 Tankschiffe. Von den im Jahr 2009 erfassten 9 209 Frachtschiffen waren 7 007 (76,1 %) beladen, gegenüber 8 889 (81,3 %) im Jahr 2008.

Die im Rhein-Mosel-Wechselverkehr die Schleuse Koblenz durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren in der Bergfahrt 2009 im Mittel zu 72,2 % (Vorjahr 79,6 %) und in der Talfahrt im Mittel zu 68,6 % (Vorjahr: 75,2 %) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet. Tabelle 8 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Koblenz für das Jahr 2009.

Containerverkehr

2009 wurden auf der deutschen Mosel insgesamt 6 435 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 1 373 TEU (+468,7 %). Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt in Wiesbaden errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge von 37 506 t (10,5 t x 3 572 beladene Container); Vorjahr: 11 928 t (siehe auch „Containerverkehr“: Anlage 4).

Schleusenbetriebsruhe

Die deutschen Moselschleusen hatten vom 24.–26. Dezember 2009 (jeweils 16:30 Uhr) und vom 31. Dezember 2009–1. Januar 2010 (jeweils 14:00 Uhr) Betriebsruhe.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	2 723	632	2 713	604	6 672
Tankmotorschiffe	605	1	2	591	1 199
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Güterschubleichter	621	10	297	319	1 247
Tankschubleichter	45	0	1	45	91
Schubboote	0	78	0	76	154
Schleppboote	0	1	0	2	3
Fahrgasttagesschiffe	0	327	0	327	654
Fahrgastkabinenschiffe	0	570	0	572	1 142
sonstige Fahrzeuge	0	26	0	19	45
Zusammen	3 994	1 645	3 013	2 555	11 207
insgesamt beladen/leer		5 639		5 568	11 207
Vergleich zum Vorjahr		6 842		6 598	13 440
Veränderung in Prozent		–17,6 %		–15,6 %	–16,6 %

Tabelle 8: Güterverkehr an der Schleuse Koblenz 2009



Saar

Störungen im Betriebsablauf

Der HSW war am Pegel Fremersdorf (OW Kanzem bis UW Lisdorf) nur am 25. Dezember von 8:00–10:00 Uhr überschritten; der Saarmündungsbereich blieb hochwasserfrei.

Der HSW am Pegel St. Arnual führte vom OW Lisdorf bis UW Saarbrücken zu nachfolgender Schifffahrtssperre:

- vom 25. Dezember 2009 (4:00 Uhr) bis 26. Dezember 2009 (22:00 Uhr).

Vom OW Saarbrücken bis zum UW Güdingen sahen die Sperrzeiten wie folgt aus:

- vom 23. Januar 2009 (20:00 Uhr) bis 25. Januar 2009 (9:30 Uhr)
- vom 10. Februar 2009 (10:40 Uhr) bis 12. Februar 2009 (7:00 Uhr)
- vom 22. Dezember 2009 (23:00 Uhr) bis 29. Dezember 2009 (13:00 Uhr).

Wegen Eisbildung war die Schifffahrt an ca. 4 Tagen eingestellt (12.–16. Januar 2009).

Sperrungen der Schifffahrt 2009:

- Brand auf einem Fahrgasttagesschiff am 6. September bei km 92,8 (Schleuse Güdingen). Keine Verletzten; Sperre: 3 Std.
- An der Engstelle bei km 29,100 kollidierte am 21. November gegen 16:00 Uhr ein beladenes GMS zu Berg mit einem beladenen Schubverband zu Tal. Der Gesamtschaden beträgt ca. 100 000 €. Sperre: 14 Stunden.

Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Saarbrücken fanden insgesamt 22 wassersportliche Veranstaltungen statt, davon 18 mit Sperre.

Schleusensperrungen

Im Rahmen des Schleusenreparaturprogramms 2009 kam es zu nachfolgenden planmäßigen Betriebsunterbrechungen:

Schleuse	
Serrig (GSS)	gesperrt vom 17. Juni 2009 (0:00 Uhr) bis 24. Juni 2009 (24:00 Uhr)
Mettlach (GSS)	gesperrt vom 17. Juni 2009 (0:00 Uhr) bis 24. Juni 2009 (24:00 Uhr)
Rehlingen (GSS)	gesperrt vom 17. Juni 2009 (0:00 Uhr) bis 24. Juni 2009 (24:00 Uhr)
Lisdorf (GSS)	gesperrt am 18. Juni 2009 von 9:00–20:00 Uhr

Tabelle 9: Schleusensperrungen an der Saar 2009

Darüber hinaus gab es folgende unplanmäßige Schleusensperrungen:

Schleuse	
Kanzem (GSS)	4 Std. 15 Min. verteilt auf 3 Tage
Serrig (GSS)	2 Std. an 1 Tag
Mettlach (GSS)	am 3. Juni für 5 Std. 30 Min.
Rehlingen (GSS)	am 3. Juni für 5 Std. 30 Min.
Rehlingen (KSS)	an 71 Tagen (14. September–24. November)
Lisdorf (GSS)	am 11. März von 7:00–17:00 Uhr, am 18. Mai von 9:00–20:00 Uhr

Tabelle 10: unplanmäßige Schleusensperrungen an der Saar 2009

Besondere Ereignisse

Laut Pressemitteilung vom 22. September beabsichtigt das WSA Saarbrücken im Bereich Völklingen zwischen km 75,050 und km 75,750 den für die Schifffahrt erforderlichen Querschnitt der Saar herzustellen. Es handelt sich um den letzten Streckenabschnitt im Rahmen des Saarausbaus, der noch für die Großschiffahrtsstraße der Klasse Vb herzustellen ist. Nach Beendigung der Baumaßnahme (Anfang Mai 2010) ist die Saar von der Mündung in die Mosel bei Konz bis Saarbrücken uneingeschränkt für Schiffe mit einer Länge von 110 m und für Verbände mit einer Länge von 185 m befahrbar.

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Kanzem wurden im Jahr 2009 insgesamt 2 749 Fahrzeuge erfasst, das sind 507 weniger als im Jahr 2008; davon waren 2 294 Güterschiffe und 0 Tankschiffe.

Im Jahr 2008 wurden am Messpunkt in Kanzem 3 256 Fahrzeuge gezählt; davon waren 2 647 Güterschiffe und 1 Tankschiff. Von den 2009 erfassten 2 294 Frachtschiffen waren 1 589 (69,3%) beladen, gegenüber 1 978 (74,7%) im Jahre 2008.

Im Jahr 2009 wurden auf der Saar keine Container befördert (2008: 0).

Die in der Bergfahrt die Schleuse Kanzem durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren 2009 im Mittel zu 72,7% (2008: 81,6%) und in der Talfahrt im Mittel zu 69,0% (2008: 81,1%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

Tabelle 11 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Kanzem für das Jahr 2009.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	807	71	371	560	1 809
Tankmotorschiffe	0	0	0	0	0
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Güterschubleichter	227	9	184	65	485
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	55	0	51	56
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	80	0	73	153
Fahrgastkabinenschiffe	0	90	0	91	181
sonstige Fahrzeuge	0	8	0	7	15
zusammen	1 034	313	555	847	2 749
insgesamt beladen/leer		1 347		1 402	2 749
Vergleich zum Vorjahr		1 641		1 615	3 256
Veränderung in Prozent		17,9%		13,2%	15,6%

Tabelle 11: Güterverkehr an der Schleuse Kanzem 2009

Entwicklung Güterverkehr

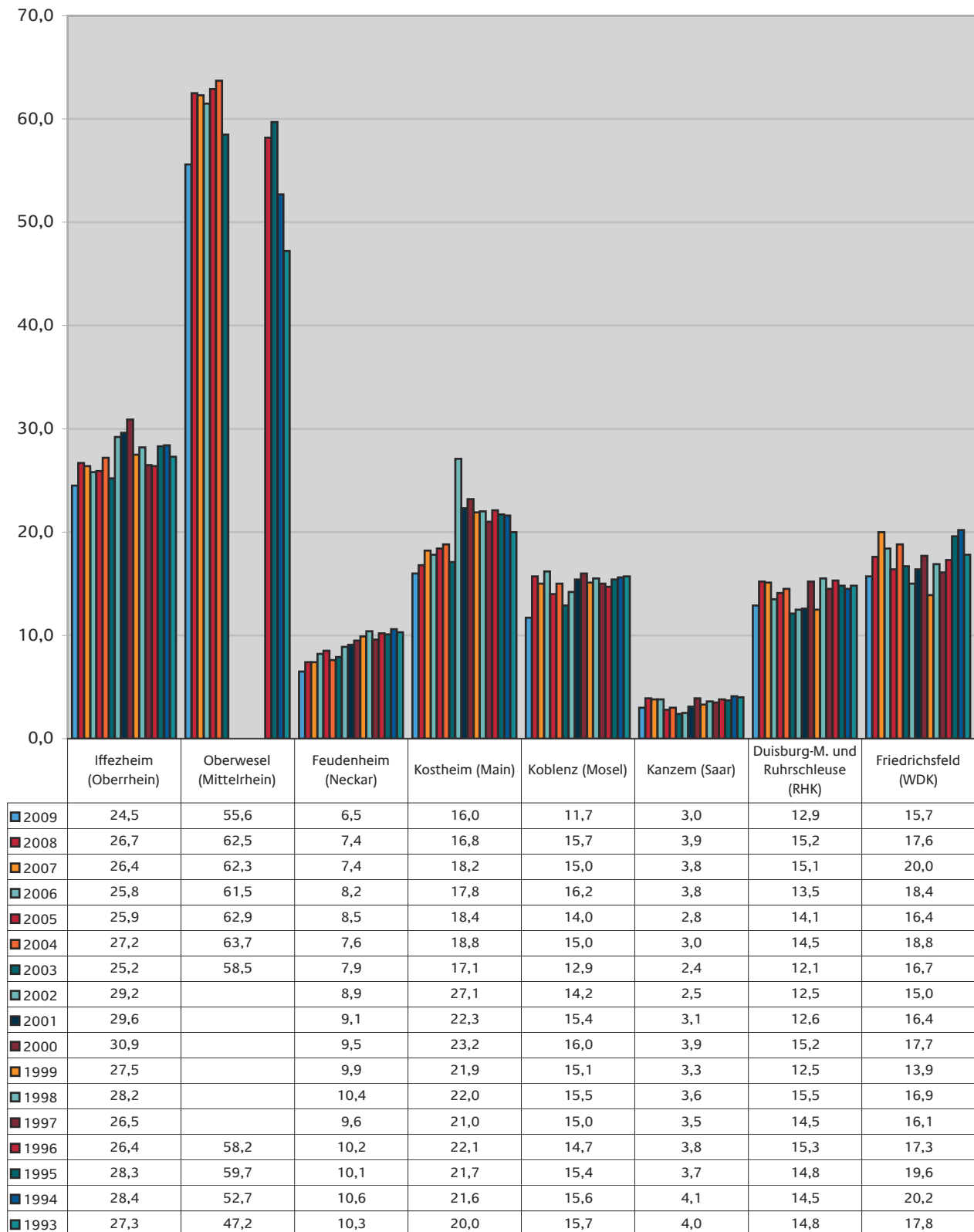


Abb. 3: Entwicklung des Güterverkehrs an diversen Schleusen in Mio. Tonnen

3 Verwaltungsaufgaben

3.1 Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

Verkehrsrechtliche Erlaubnisse

Die Anzahl der Anträge zum Einsatz ausländischer Binnenschiffe gemäß § 2 Binnenschiffahrtsgesetz ist nach dem EU-Beitritt osteuropäischer Staaten (2004: u. a. Polen, Slowakische Republik, Tschechische Republik, Ungarn; 2007: Bulgarien und Rumänien) für die Jahre 2006 bis 2008 auf Null gesunken; 2009 lag wieder 1 Antrag vor.

	Anträge nach § 2 BinSch-AufgG	Erlaubnisse	Ablehnungen	Abgaben	Erlaubnisfrei
2000	3	2	1	0	0
2001	8	6	0	2	0
2002	32	24	5	1	2
2003	25	13	9	2	1
2004	11	9	1	1	0
2005	2	1	0	1	0
2008	0	0	0	0	0
2009	1	1	0	0	0

Tabelle 12 : Anträge nach § 2 BinSchAufgG

„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)

2009 lagen der WSD Südwest 7 Anträge (2008: 12 Anträge) auf Erteilung einer „Negativbescheinigung“ vor. Dieses ist eine Bescheinigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist. Nach Prüfung der Anträge wurden 7 „Negativbescheinigungen“ erteilt.

Aufgrund der schwachen Formulierung in der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO, wonach die Vorlage einer Negativbescheinigung nach Prüfung durch die untere Straßenverkehrsbehörde dann nicht erforderlich ist, „wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensichtlich nicht in Betracht kommt“, findet eine Beteiligung der WSD Südwest am Verfahren nur selten

statt. Eine Ausnahme bildet hier seit Jahren das Saarland. Die seit 1971 gestellten 107 Anträge führten zu folgenden Entscheidungen:

- 84 Negativbescheinigungen,
- 18 Positivbescheinigungen,
- 5 Abgaben wegen Nichtzuständigkeit.

Leider führte auch die Erteilung der 18 Positivbescheinigungen seit 1971 (insbesondere aus Kostengründen) bisher zu keiner Transportverlagerung auf die Wasserstraße.

Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Anträge gem. § 35 Abs. 5 GGVSEB wurden 2009 nicht gestellt („Im Containerverkehr hat der Beförderer außerdem durch eine Bescheinigung einer WSD nachzuweisen, dass Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist.“)

Uk-Stellung von Wehrpflichtigen in der Binnenschifffahrt

Im Jahr 2008 hat sich das Wehrpflichtgesetz geändert. Das bisherige Verfahren wird dadurch stark vereinfacht. Die WSDn sind nicht mehr vorschlagsberechtigte Behörde; Antragsteller ist jetzt der Arbeitgeber des Wehrpflichtigen. Bei evtl. Rückfragen nimmt das KWEA mit der zuständigen WSD Verbindung auf (Tab. 13).

	Anträge		
	Uk-Wehrdienst	Z-Wehrdienst	Z-Zivildienst
1990	17	6	0
1997	3	0	0
2001	2	0	0
2002	0	0	1
2006	1	0	0
2007	1	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0

Tabelle 13: Anträge von Wehrpflichtigen

Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschiffahrt bedarf gemäß § 2 BinSchZV seit dem 1. Januar 1994 einer Erlaubnisurkunde. Erlaubnisbehörde ist die zuständige WSD. Seit Einführung der Verordnung sind bei insgesamt 387 gestellten Anträgen 353 Erlaubnisse erteilt worden.

	Summe der Anträge	unvollständige Anträge	Erlaubnisse	Ablehnungen	Berichtigungen
1994	342	4	325	13	2
1999	3	1	2	0	1
2002	4	0	4	0	4
2003	1	1	0	0	0
2005	3	3	0	0	0
2006	2	0	2	0	0
2007	4	0	3	1	0
2008	5	4	1	0	0
2009	3	1	2	0	2

Tabelle 14: Anträge nach Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung

Ufer- und Hafengeld

Die Einnahmen aus Ufer- und Hafengeld in den bundeseigenen Häfen im Bereich der WSDn Südwest und Süd betrugen im Jahr 2009:

	Ufergeld	Hafengeld	Summe
2008	6 437,02	7 168,11	13 605,13
2009	6 253,41	5 720,10	11 973,51
Differenz	2,9%	20,2%	12,0%

Tabelle 15: Einnahmen aus Hafen- und Ufergeld

Die WSD Südwest ist auf diesem Gebiet directionsübergreifend zuständig.

Lotsenentgelte

Für die Leistungen der Binnenlotsen auf der Bundeswasserstraße Rhein zwischen Iffezheim und Mannheim werden auf Antrag in einem Anhörungstermin Regelentgelte und Besondere Entgelte festgelegt. Die Entgeltverordnung für die Oberrheinlotsen vom 1. Oktober 2006 ist unverändert in Kraft.

Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH)

Die WSD West stellte 2009 für das SKH „Luisen-Stephanien-Stiftung“ in Mannheim eine Beihilfe in Höhe von 8 900 € zur Verfügung. Die Beihilfe diente zur Fortführung der Sanierung der Duschräume sowie zu diversen Einkäufen (Waschmaschine, Couch, Stereoanlage).

Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge)

- Bereisungsschiff „Mainz“: Innenausbau, Konservierung, Stromaggregat, Klimaanlage
- Eisbrecher „Josef Langen“: Wellenanlage, Radarmast
- Taufe des neuen Fahrgasttagesschiffes „Loreley Elegance“ (60 m Länge, 11,20 m Breite, Doppelschrauben, zugelassen bis 600 Personen) am 18. Juni für die Loreley-Linie (gebaut auf der Lux-Werft in Mondorf).
- Neubau von 2 Kaskos (GMS) für niederländische Auftraggeber in Trier auf der Schiffswerft Boost im Frühjahr und Herbst 2009.
Kasko 1: 135,00 m Länge
11,44 m Breite
Kasko 2: 105,00 m Länge
10,50 m Breite

3.2 Ordnung des Schiffsverkehr

Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges

Der Bereich der WSD Südwest umfasst die Bundeswasserstraßen:

- Rhein: von km 170,00–639,24 rechtes Ufer/642,23 linkes Ufer
- Neckar: von der Mündung in den Rhein bis km 201,49
- Mosel: von der Mündung in den Rhein bis km 205,87/ Kondominium bis km 242,20
- Saar: von der Mündung in die Mosel bis Saarbrücken
- Lahn: von der Mündung in den Rhein bis km 12,22 bei Wetzlar

Für die Regelung des Schiffsverkehrs gelten im Einzelnen nachfolgende Polizeiverordnungen:

- Rhein: Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) vom 19. Dezember 1994
- Mosel: Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) vom 3. September 1997
- Neckar, Saar, Lahn: Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 8. Oktober 1998

Die von der WSD Südwest erlassenen schiffahrtspolizeilichen Verordnungen (sogenannte 3-Jahres-Verordnungen) sind Bestandteil der oben genannten Rechtsvorschriften und gehen deren Regelungen vor.

Besonderheiten gelten am Oberrhein, wo die Schiffahrtsrinne identisch ist mit der Staatsgrenze zwischen Frankreich und Deutschland, und im Kondominiums-bereich, wo auf der gesamten Moselbreite die vom Großherzogtum Luxemburg und Deutschland gemeinsam beschlossenen Vorschriften gelten.

Tabelle 16 enthält alle ausgestellten Befähigungszeugnisse nach Art und Anzahl:

Art der ausgestellten Befähigungszeugnisse		Anzahl	
		2009	2008
Gemäß Rheinpatentverordnung			
Großes Patent	Erstausstellung	16	9
	Erweiterung	32	19
	Ersatzausfertigung	3	0
Kleines Patent	Erstausstellung	0	0
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	0	0
Behördenpatent	Erstausstellung	28	15
	Erweiterung	6	0
	Ersatzausfertigung		0
Sportpatent	Erstausstellung	7	2
	Erweiterung	0	1
	Ersatzausfertigung	0	0
	Umtausch nach § 5.02	7	4
Gemäß Binnenschifferpatentverordnung			
Schifferpatent „B“	Erstausstellung	1	2
	Ersatzausfertigung	0	0
Schifferpatent „C2“		1	1
Sportschifferzeugnis „E“		1	4
Fährführerschein	Erstausstellung	5	7
	Erweiterung	3	1
	Ersatzausfertigung	2	0
Eintrag der Tauglichkeit nach § 4.01 RheinPatV und § 24 BinSchPatentV		355	328
davon mit Ausstellen der Patentkarte		133	146
davon mit Bescheid		222	182
Gemäß Radarpatentverordnung			
Erstausstellung		90	81
Ersatzausfertigung		3	4
Sachkundebescheinigung nach ADNR – RB 001			
Verlängerung		4	1
Anzahl aller Befähigungszeugnisse		565	479
Entzug Befähigungszeugnisse		0	0

Tabelle 16 : Erteilte Befähigungszeugnisse

Folgende Prüfungsergebnisse über die in der WSD SW abgelegten Prüfungen wurden erzielt:

	ADNR Fachprüfung		Rheinschiffer/Schifferpatent		Radarpatent	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Anzahl der Prüfungen	0	1	17	15	6	5
Teilnehmer	0	2	77	59	30	29
bestanden	0	1	59	49	26	24
Nicht bestanden	0	1	18	10	4	5

Tabelle 17: Prüfungsergebnisse der Fachprüfungen

Amtliche Schifffahrtsnachrichten

In den „Amtlichen Schifffahrtsnachrichten für das Rheinstromgebiet“ (ASN), dem amtlichen Veröffentlichungsorgan der WSD West, Süd und Südwest für schifffahrtspolizeiliche Bekanntmachungen, wurden 2009 insgesamt 24 Ausgaben (Vorjahr: 36) mit 8 (18) Verordnungen, 26 (33) Anordnungen und 20 (48) Hinweisen veröffentlicht.

Militärische Übungen/Veranstaltungen

Militärische Übungen mit Sperre fanden 2009 nicht statt (Vorjahr: 0). Die Befugnis, besondere Veranstaltungen gemäß § 1.23 der Polizeiverordnungen zu erlauben, liegt bei den WSÄ.

Wasserski- und Wassermotorradstrecken

Der Bereich der WSD Südwest umfasst 63 Wasserski-strecken (einschl. Oberrhein und Kondominium an der Obermosel) und 10 Wassermotorradstrecken.

Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse (SE)

Die WSD Südwest erteilte 2009 im Einvernehmen mit der WSD West 2 (3) SE für Sondertransporte gemäß § 1.21 und 3 (3) Sondererlaubnisse gemäß § 11.02 RheinSchPV. Ferner wurden 1 Erlaubnis gemäß § 1.23 und 2 Erlaubnisse gemäß § 3.27 RheinSchPV erteilt. In Abstimmung mit dem SN in Grevenmacher (L) fertigte die WSD SW gemäß § 8.01 MoselSchPV (Höchstabmessungen der Fahrzeuge und Verbände) insgesamt 59 (35) Sondererlaubnisse aus (Verlängerungen und Neuanträge). Das WSA Bingen erteilte 21 (25) schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse gem. § 1.21 RheinSchPV im Jahr 2009.

Ordnungswidrigkeiten

Bußgeldbescheide werden aufgrund von Anzeigen der Wasserschutzpolizei der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland erteilt.

Sie ahnden u. a. Verstöße gegen:

- Verkehrsregeln (RheinSchPV, MoselSchPV und BinSchStrO)
- Untersuchungsordnung (BinSchUO)
- Patentverordnungen (RheinPatV, BinSchPatentV, RadarPatV und SpBFüV)
- Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter (ADNR)
- Verkehrsregeln der Freizeit- und Sportschifffahrt.

Die Anzeigen umfassen für 2009 eine Anzahl von 1 418 (1 441) Verfahren.

3.3 Schifffahrtsabgaben

Allgemeines

„Güterverkehr gebeutelt... aber (in der 2. Jahreshälfte) besser als befürchtet“¹.

Treffend beschreibt die DVZ die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Entwicklung in der Binnenschifffahrt. Das Statistische Bundesamt² prognostiziert für 2009 einen deutlichen Rückgang der Gütermenge um 503 Mio. t (–11,2%) und der Verkehrsleistung um 78 Mrd. tkm (–11,7%). Unter allen Verkehrsträgern hat das Binnenschiff prozentual die höchsten Tonnageverluste zu beklagen.

Die Einnahmen verringerten sich auf den deutschen Binnenwasserstraßen um 8,2 Mio. EUR (–14,4%) von 57,1 Mio. (2008) auf nur noch 48,9 Mio. EUR (2009). Die linksrheinischen Verluste (–22,9%) übersteigen die rechtsrheinischen (–12,6%) erheblich.

In der Langzeitbetrachtung sind die Einnahmen 2009 auf dem Titel 1203–11101 gegenüber 1994 um

25,5 Mio. EUR geschrumpft, das ist ein Rückgang um 38,3%. Im gleichen Zeitraum sanken die Moseleinnahmen um 3,0 Mio. EUR oder 27,7%. Letztmalig hatte es vor 25 Jahren ein ähnlich bescheidenes Ergebnis gegeben, in einem Jahr, in dem es noch keine Mosel-Saar- oder Rhein-Main-Donau-Verkehre gab.

2009 wurden auf dem Einnahmetitel 1203–11101 (Schifffahrtsabgaben, rechtsrheinisch und Saar) 41,1 Mio. EUR gebucht, fast sechs Mio. EUR weniger als im Vorjahr. 2,3 Mio. EUR geringer fielen die Überweisungen der nationalen Verwaltungen der Moselvertragsstaaten auf das Konto der Internationalen Moselgesellschaft (IMG) aus. Die IMG konnte nur rd. 7,8 Mio. EUR vertragsgemäß verteilen.

Neben den wirtschaftlichen Faktoren drückten am Jahresanfang Eissperren auf dem Main-Donau-Kanal und im Herbst anhaltendes Niedrigwasser auf Rhein und Donau auf die Transportentwicklung (Abb. 1).

Statistisches Bundesamt: Güterverkehr in Mio. Tonnen und Mrd. Tonnenkilometer								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Veränderung 2008 : 2009
Straße	3 000	3 043	3 078	3 251	3 394	3 450	3 108	–9,9%
	364	384	405	432	467	473	425	–10,2%
Eisenbahn	304	310	317	346	361	371	310	–16,5%
	80	86	95	107	115	116	96	–17,3%
Binnenschiff	220	236	238	244	249	246	201	–18,1%
	58	64	64	64	65	64	54	–16,2%
Seeschiff	251	268	281	299	311	317	263	–16,8%
	x	x	x	x	x	x	x	x
Rohrleitung	92	94	95	94	91	91	89	–2,5%
	15	16	17	16	16	16	16	2,6%

Tabelle 1: destatis, Güterverkehr 2009

¹ DVZ vom 31. 1. 2010

² destatis, Pressemitteilung Nr. 30 vom 21. 1. 2010

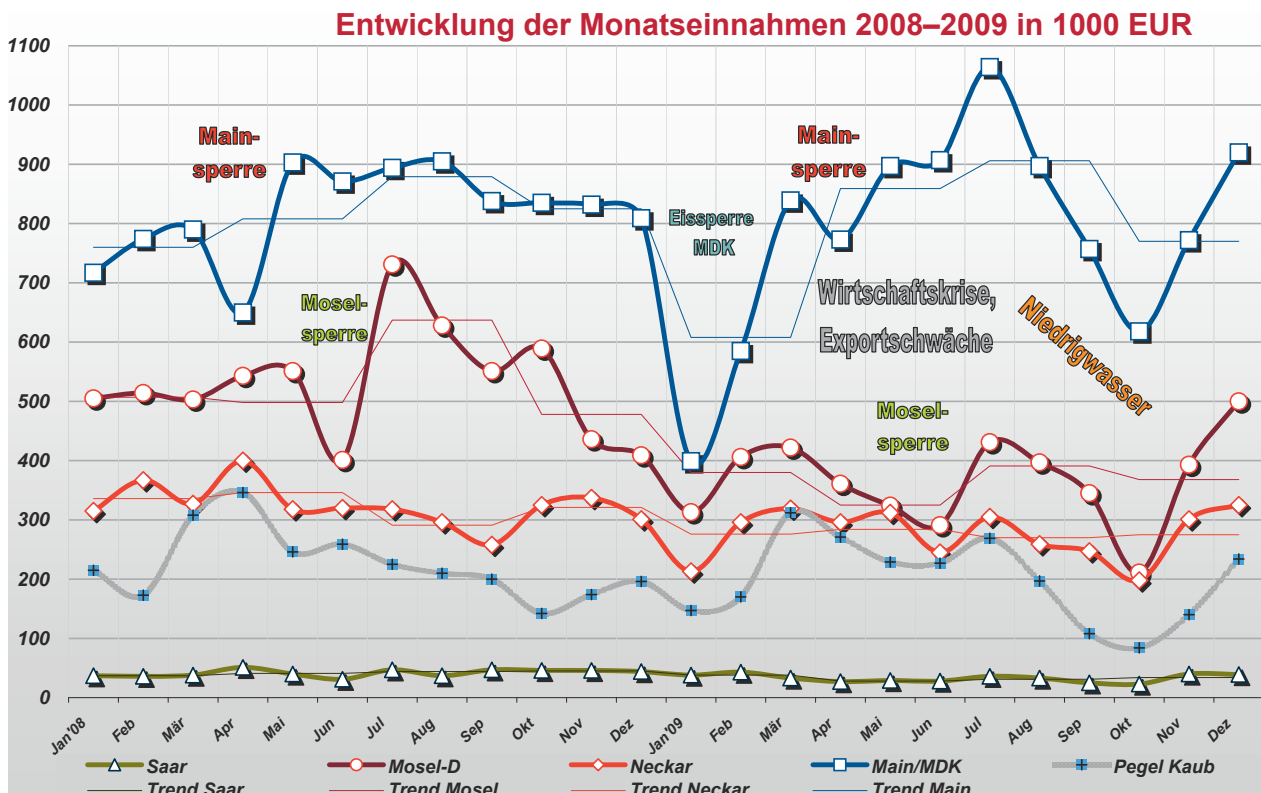


Abb. 1: Entwicklung Monateinnahmen 2008–2009

Abgabenerhebung

Infolge der zunehmenden Fernsteuerung von Schleusen kommen immer weniger Mitarbeiter mit der Abgabenerhebung in Berührung. Neben den Abrechnungsstellen der WSDen Südwest und West waren Ende 2009 bei über 200 Schleusen nur noch 44 Abfertigungsstellen an den norddeutschen und 60 an den

süddeutschen Bundeswasserstraßen aktiv. Kostheim, seit Oktober 2009 zentrale Hebestelle für alle Main/MDK-Verkehre vom und zum Rhein, verzeichnet erstmals die höchsten Einnahmen. Bad Abbach hat dagegen am 30. September 2009 die Abgabenerhebung eingestellt, da die Schleuse künftig durch die FSZ Regensburg ferngesteuert wird.

Rang 2009 (2008)	Nr.	Abfertigungsstelle	Bereich	unbare Zahlungen	Barzahlungen	Gesamteinnahmen
1 (2)	301	Kostheim	Main	5 943 934,33	188 032,32	6 131 966,66
2 (1)	004	Friedrichsfeld	West	5 768 738,03	61 899,15	5 830 637,18
3 (5)	016	Anderten	West	3 902 135,24		3 902 135,24
4 (4)	023	Lüneburg	West	3 821 539,97	25 634,82	3 847 174,79
5 (3)	501	Koblenz	Mosel	3 636 782,20	140 021,10	3 776 803,30
6 (6)	002	Duisburg-Meiderich I	West	2 796 113,73	57 264,66	2 853 378,39
7 (7)	201	Feudenheim	Neckar	2 036 535,77	36 904,87	2 073 440,64
8 (8)	416	Bad Abbach (Donau, bis 9. September)	MDK	1 905 002,38	134 763,67	2 039 766,05
9 (9)	031	Rothensee	West	1 825 234,86	7 510,55	1 832 745,41
10 (10)	012	Herbrum	West	1 271 337,47	106 323,14	1 377 660,61

Tabelle 2: Schifffahrtsabgaben 2009 – Abfertigungsstellen nach Gesamteinnahmen

Verhältnis Barzahler – Stundungsnehmer					
		Barzahlung		Stundung und sonstige	
Saar	Einnahmen	3 777 €	1,0%	390 778 €	99,0%
	Fälle (Vorjahr)	91 (86)	5,0%	1 733 (2 265)	95,0%
Mosel	Einnahmen	144 370 €	3,3%	4 253 016 €	96,7%
	Fälle (Vorjahr)	632 (1 138)	10,5%	5 386 (7 010)	89,5%
Neckar	Einnahmen	71 154 €	2,2%	3 244 571 €	97,8%
	Fälle (Vorjahr)	253 (241)	4,3%	5 663 (6 881)	95,7%
Main/MDK	Einnahmen	350 554 €	3,7%	9 075 961 €	96,3%
	Fälle (Vorjahr)	695 (701)	4,3%	15 426 (17 732)	95,7%
Gesamt	Einnahmen	569 856 €	3,2%	16 964 326 €	96,8%
	Fälle (Vorjahr)	1 671 (2 166)	5,6%	28 208 (33 888)	95,4%

Tabelle 3: Barzahler – Stundungsnehmer

Die Abrechnungsstellen sind bemüht, den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtstreibende, Verloader und Abfertigungsstellen zu minimieren. Um das geplante Online-Verfahren SIAM ist es still geworden. Die Abrechnungsstellen können z. Z. nur über organisatorische Maßnahmen unterstützend eingreifen. Ein wichtiges Ziel ist die Reduzierung der Barzahlungen an den Schleusen. Die Fallzahlen bei Barzahlern gingen um 29,1 % zurück, die der sonstigen Zahlungspflichtigen um 16,8 %.

Die Reduzierung der Fälle hat zwei wesentliche Ursachen: die Einführung von Jahrespauschalen auf Main, MDK, Neckar und Saar für die Fahrgastschifffahrt sowie deren zunehmende, auf Main/MDK verpflichtende unmittelbare Abwicklung über die Abrechnungsstelle sowie die Abschaffung der Schleusengebühren für die Moselsportschifffahrt.

Entwicklung der Güterschifffahrt

Die Entwicklung der Güterschifffahrt bestimmt maßgeblich die Höhe der Jahreseinnahmen. Der Anteil der Gütertransporte lag im Vorjahr bei 95,2 % (davon 0,8 % für beladene Container). Das ist ein Prozentpunkt weniger als 2008.

Dank der offensichtlich krisenresistenten Flusskreuzfahrten stiegen die Einnahmen von Fahrgastschiffen um genau diesen Prozentpunkt. Alle übrigen Einnahmearten blieben weiterhin unbedeutend.

Verkehre auf Rhein und Donau sind abgabenfrei, ebenso Leerfahrten und Leercontainer. Weitere Transporte mit einem Volumen von 486 574 t genossen Abgabenfreiheit, weil sie Vorladegüter¹ (134 598 t) waren oder für Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen der WSV (351 976 t) durchgeführt wurden. Der Bund verzichtete dabei auf Einnahmen von 123 000 EUR.

¹ Güter, die auf der gleichen Strecke hin- und hergefahren werden, um ein anderes Gut zu laden oder zu löschen.

Kohletransporte bleiben auf den Wasserstraßen dominant. Dahinter aber gab es Verschiebungen zugunsten krisenfreier landwirtschaftlicher Produkte und zulasten der Transporte für die Eisen-, Stahl-, Chemie- und Bauindustrie (Abb. 2).

Dank zweier Tarifiermäßigungen für Zucker und Kalksteine konnten neue Verkehre auf die Wasserstraße (Main/MDK) verlagert werden. Im Übrigen bleibt das Tarifniveau schon seit Jahren unangetastet. 1988 gab es letztmalig Tarifierhöhungen. Gleichzeitig führten

zahlreiche Tarifiermäßigungen – besonders in den 90er Jahren – zu einer deutlichen Reduzierung der durchschnittlichen Abgabensätze. Das Abgabenniveau lag 1993 noch zwischen 11 und 32% über dem aktuellen. Allerdings haben die geänderten Güterstrukturen dazu geführt, dass die Durchschnittssätze im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht steigen. Günstige Ausnahmesätze bleiben weiter die Regel. Nur zwischen 0,6% (Saar) und 13,5% (Neckar) der Tonnenkilometer wurden nach den teuren Regelsätzen abgerechnet.

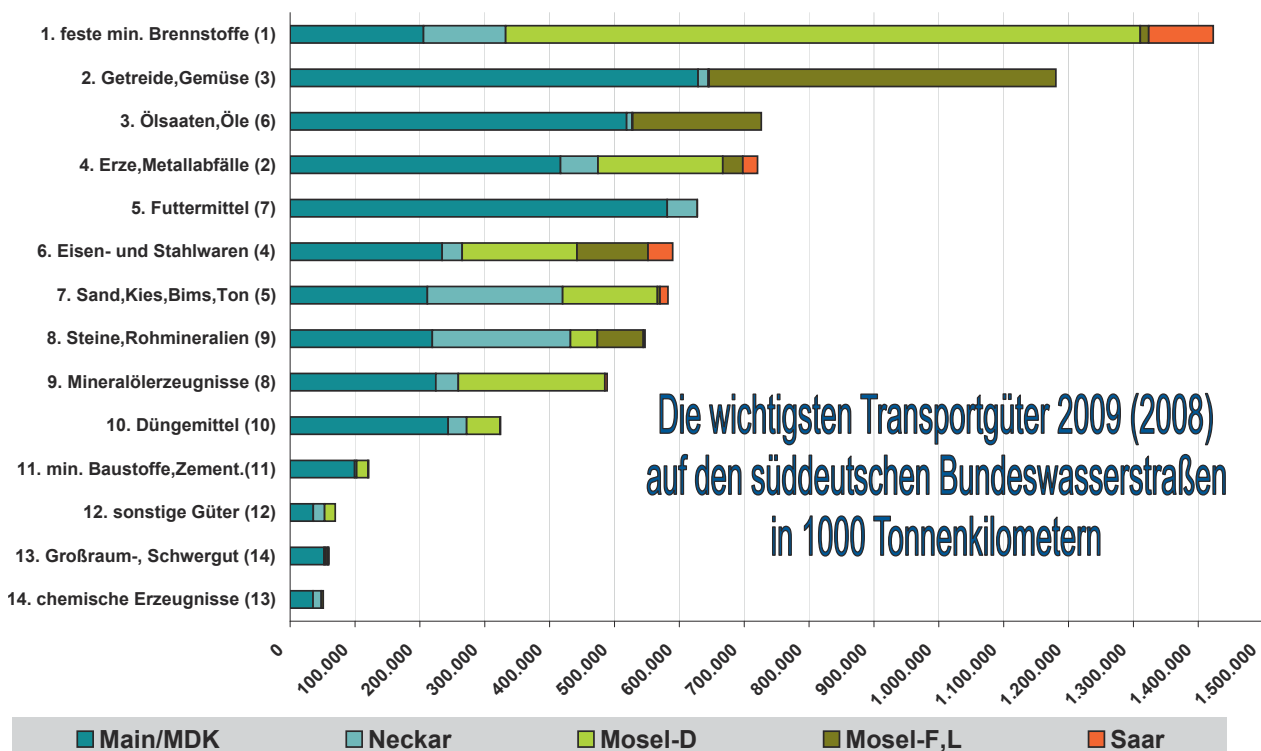


Abb. 2: Die wichtigsten Transportgüter 2009

Güterschifffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal

Main und MDK haben unter den süddeutschen Bundeswasserstraßen den Rang als einnahmestärkster Tarifbereich zurückerobert. Gegenüber 1990 wurde die Verkehrsleistung wegen der nun durchgehenden Rhein-Main-Donau-Verbindung um 60% erhöht. Gleichzeitig verringert sich die Tonnage um 15%. Die Ermäßigung der Tarifsätze tat ihr Übriges, um die geringsten Einnahmen seit 20 Jahren zu begründen. Die wichtigsten Transportgüter 2009 waren (Tab. 5):

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Mineralölerzeugnisse	3,4	3,1
2	Sand, Kies, Ton	2,5	2,7
3	Feste min. Brennstoffe	1,6	2,3
4	Getreide	1,2	1,5
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Getreide	4,8	6,3
2	Futtermittel	6,1	5,8
3	Ölsaaten	3,7	5,2
4	Erze, Schrott	5,5	4,2

Tabelle 5

Insgesamt bleiben Mineralölerzeugnisse, Sand und Kohle auf den kürzeren sowie landwirtschaftliche Produkte auf den längeren Strecken die dominanten Gütergruppen. Die überwiegend von der Donau kommenden Transporte von Getreide und Ölsaaten konnten um 600 000 t gesteigert werden. Montangüter, Chemie und Baustoffe zollten dagegen der Wirtschaftsentwicklung Tribut.

Neckar

Die Einnahmen auf dem Neckar haben sich in 20 Jahren fast halbiert, obwohl die Durchschnittssätze weiterhin die höchsten im süddeutschen Bereich sind. Tatsächlich sind aber auch Tonnage und Verkehrsleistung in ähnlichem Umfang gesunken. Die gleichen Güterarten dominierten die Neckarverkehre (Tab. 6):

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Salz, Steine, Erde	2,0	1,9
2	Sand, Kies, Ton	1,8	1,7
3	Feste min. Brennstoffe	1,3	1,0
4	Futtermittel	0,3	0,4
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Sand, Kies, Ton	2,3	2,1
2	Salz, Steine, Erde	2,2	2,1
3	Feste min. Brennstoffe	1,6	1,3
4	Erze, Schrott	0,6	0,6

Tabelle 6

Die stärksten Verluste waren bei Kohlen zu verzeichnen, wozu auch die Revision des Kohlekraftwerks Heilbronn beitrug. Die in den letzten Jahren halbierten Sand- und Kiestransporte verloren weiter aufgrund zugefrorener Kiesgruben am Jahresanfang. Rund um die Stahlindustrie fielen auch auf dem Neckar die deutlichsten Mindereinnahmen an, nur krisenunabhängige Futtermittel waren spürbar häufiger anzutreffen.

Mosel und Saar

So sehr die linksrheinischen Bundeswasserstraßen in den letzten Jahren vom Exportboom profitierten, so dramatisch schlug das Krisenjahr 2009 zu Buche. Die Jahrestonnage fiel um 24,5% von 15,8 Mio. t auf 11,9 Mio. t. Daraus resultieren Mindereinnahmen von 2,4 Mio. EUR (–23,8%). Diese Entwicklung war zu befürchten angesichts der besonders durch die Stahlindustrie in „Saar-Lor-Lux“ geprägte exportabhängige Güterstruktur.

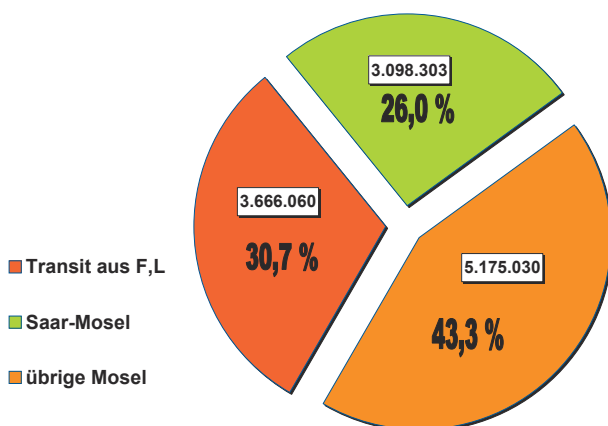


Abb. 3: Moseltonnage 2009 in 1000 t

In den Saarläfen wurden nur noch 3,0 Mio. t Güter umgeschlagen, d. h. 900 000 t oder 22,5% weniger als im Vorjahr. An der Saar machte sich die Krise später als in den Hochöfen entlang der Mosel bemerkbar. Die wichtigsten Transportgüter betreffen den Montanbereich (Tab. 7).

Kohletransporte dominieren die Saar und zeigten nach Schließen der Saargruben weiterhin steigende Tendenz. Die übrigen Montangüter bestimmen zwar immer noch das Bild auf der Saar, allerdings deutlich weniger als in den Vorjahren.

Das Ergebnis der Saar schlägt sich auf die an den deutschen Moselschleusen abgefertigten Güter nieder (Tab. 8).

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Feste min. Brennstoffe	1,5	1,6
2	Eisen und Stahl	1,0	0,6
3	Erze, Schrott	0,8	0,4
4	Sand, Schlackensand	0,4	0,2
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Feste min. Brennstoffe	0,9	1,0
2	Eisen und Stahl	0,6	0,4
3	Erze, Schrott	0,4	0,2
4	Sand, Schlackensand	0,2	0,1

Tabelle 7

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Feste min. Brennstoffe	4,9	4,1
2	Mineralölerzeugnisse	1,5	1,2
3	Erze, Schrott	2,4	1,0
4	Eisen und Stahl	1,4	0,8
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Feste min. Brennstoffe	12,2	9,8
2	Mineralölerzeugnisse	3,0	2,3
3	Erze, Schrott	5,5	1,6
4	Eisen und Stahl	2,9	1,8

Tabelle 8

Der verringerte Rohstoffbedarf in Frankreich und Luxemburg tat sein Übriges, um die dramatische Abwärtsentwicklung zu begründen: Erze und Schrott waren nicht mehr gefragt (–1,5 Mio. t, –60,2%); die Stahlöfen in Luxemburg und an der Saar verringerten die Eisen- und Stahltransporte um 0,5 Mio. t oder 39,2%. Allein an den deutschen Schleusen zahlte die

Güterschiffahrt 1,8 Mio. EUR weniger als im Vorjahr. Darüber hinaus erstattete die Abrechnungsstelle 165 000 EUR wegen Niedrigwassers auf dem Rhein.

Weniger dramatisch stellte sich aufgrund der Dominanz krisenunabhängiger landwirtschaftlicher Produkte die Entwicklung im Transitverkehr aus Frankreich und Luxemburg dar.

Nur Getreide konnte leicht zulegen, alle übrigen Transporte beschrieben den allgemeinen Abwärtstrend. Selbst stärkste Veränderungen konnten die Ranglisten der wichtigsten Güter auf Mosel und Saar kaum verändern. Die recht einseitige Güterstruktur der Region reagiert unmittelbar auf Krisen und stellt keine alternativen Transportangebote zur Verfügung.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Getreide	2,0	2,0
2	Ölsaaten	1,0	0,7
3	Eisen und Stahl	0,7	0,4
4	Steine	0,3	0,4
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2008	2009
1	Getreide	5,2	5,3
2	Ölsaaten	2,6	2,0
3	Eisen und Stahl	1,8	1,1
4	Steine	1,0	0,7

Tabelle 9

Containerschiffahrt

Die Wirtschaftskrise hat auch den jahrelangen Boom des Containers, Sinnbild der Globalisierung, abrupt beendet. Wie in den Seehäfen waren auch auf den abgabenpflichtigen Binnenwasserstraßen starke Rückgänge zu beklagen: bundesweit wurden

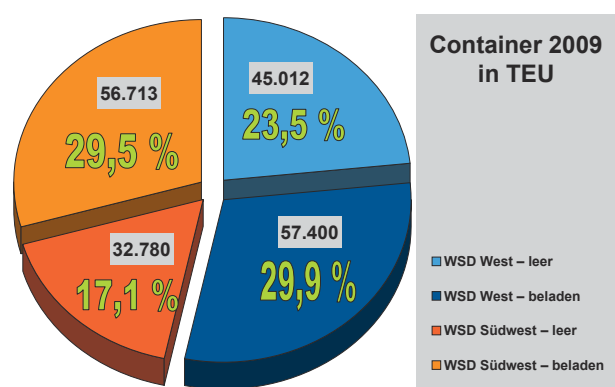


Abb. 4: Container 2008 in TEU

rd. 192 000 TEU abgefertigt, 21 000 TEU oder knapp zehn Prozent weniger als im Vorjahr. Verluste fallen besonders auf Main/MDK (–10 000 TEU), Neckar und norddeutschen Bundeswasserstraßen an (je rd. –8 000 TEU). Auf der Mosel scheinen sich dagegen aus der Region Trier neue noch bescheidene, aber stabile Verkehre entwickelt zu haben.

Fahrgastschiffahrt

Da im Laufe des Jahres 2009 die Erhebung der Fahrgastschiffsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen von der WSD Ost zurück zur WSD West übertragen wurde, liegen noch keine auswertbaren Jahresergebnisse vor. Auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen ist ein Vergleich aufgrund neuer Tarifregelungen schwierig. In der regionalen Betrachtung der Abrechnungsstelle Südwest werden auf Main und Main-Donau-Kanal zwei Drittel der Einnahmen erzielt. Auch in der Krise blieb der Boom der Flusskreuzfahrten besonders zwischen Rhein und Donau ungebrochen. Die Einnahmen von Fahrgastkabinenschiffen sind weit über fünf Mal höher als noch 1990.

Die Einnahmen von Fahrgasttagesschiffen gingen um rd. 15% zurück. Wegen der fortschreitenden Fernsteuerung müssen bereits viele Verkehre unmittelbar über

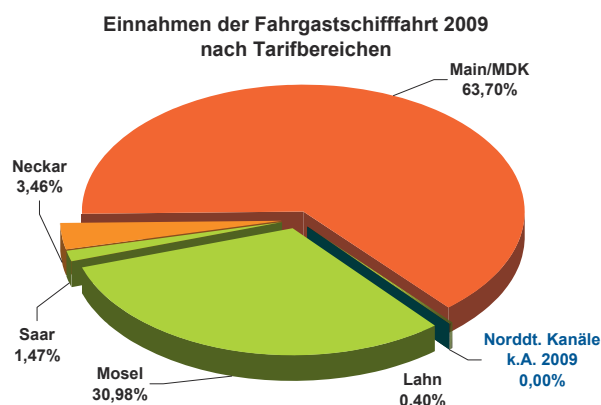


Abb. 5: Einnahmen Fahrgastschifffahrt 2009

die Abrechnungsstelle abgerechnet werden. Daher wird ab 2009 auf Main, MDK, Neckar und Saar die Zahlung einer Jahrespauschale angeboten, die natürlich von denen beantragt wird, für die es sich rechnet. Ein Großteil der übrigen Fahrgasttagesschiffe legt der Abrechnungsstelle monatliche Fahrtnachweise zur Bescheiderstellung vor. Einige noch ausstehende Nachweise werden erst im Folgejahr in die Statistik eingehen.

Sonstige Einnahmen

Die Sportschifffahrtsabgaben auf der Mosel sind seit 2009 fortgefallen. So bleiben neben Güter- und Fahrgastschiffen nur noch verschwindend wenige Abgabepflichtige.

Knapp 46 000 EUR verteilen sich auf Fahren, schwimmende Geräte, Anlagen und Kleinfahrzeuge (32 294 EUR) einerseits sowie neben den Befahrungsabgaben anfallende Gebühren für Schleusungen außerhalb der Betriebszeiten (13 220 EUR) andererseits.

Zu den „schwimmenden Geräten und Anlagen“ zählen im Wesentlichen geschobene Kaskos, Pontons, Schwimmbagger und Steiger. Schleusengebühren außerhalb der Betriebszeiten können z. Z. nur auf dem Neckar und auf der Lahn anfallen.

Fazit

Die letzten Abrechnungsmonate 2009 fielen zwar immer noch bescheiden, doch spürbar besser als der Vorjahreszeitraum aus. Das ließ hoffen, dass die Einnahmen im neuen Jahr wieder steigen könnten.

Von den guten Ergebnissen der letzten Jahre waren wir als ehemaliger „Exportweltmeister“ aber noch weit entfernt. Es herrschte gedämpfter Optimismus. Die deutsche Stahlindustrie ließ das Konjunkturtal mit großen Schritten hinter sich. Die Auftragseingänge lagen jedoch noch 10% unter dem langjährigen Mittelwert und 20% unter dem der Vorkrisenniveaus (© AP 2010). Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie sieht eine Stabilisierung durch Konjunkturprogramme, aber noch keine Trendwende. Die Bestellungen für chemische Erzeugnisse steigen kräftig.

Das erste Halbjahr 2010 bestätigt inzwischen die Hoffnungen. **2010 wird fast das Niveau von 2008 wieder erreicht!**

Ziel der Abrechnungsstellen ist natürlich eine Steigerung der Einnahmen. Nach der Zurückstellung von SIAM reduzieren sich jedoch die wichtigsten Zielvorgaben für 2010 darauf, im Rahmen der gegebenen organisatorischen Möglichkeiten

- das Verfahren der Abgabenerhebung und Abfertigung für die Schifffahrtstreibenden weiter zu verbessern,
- die Qualität der Abrechnungen und die Kommunikationswege Schifffahrt – Schleuse – Abfertigungsstelle zu optimieren und
- die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort bestmöglich zu unterstützen.

Anlage 1

Frachtschiffsverkehr

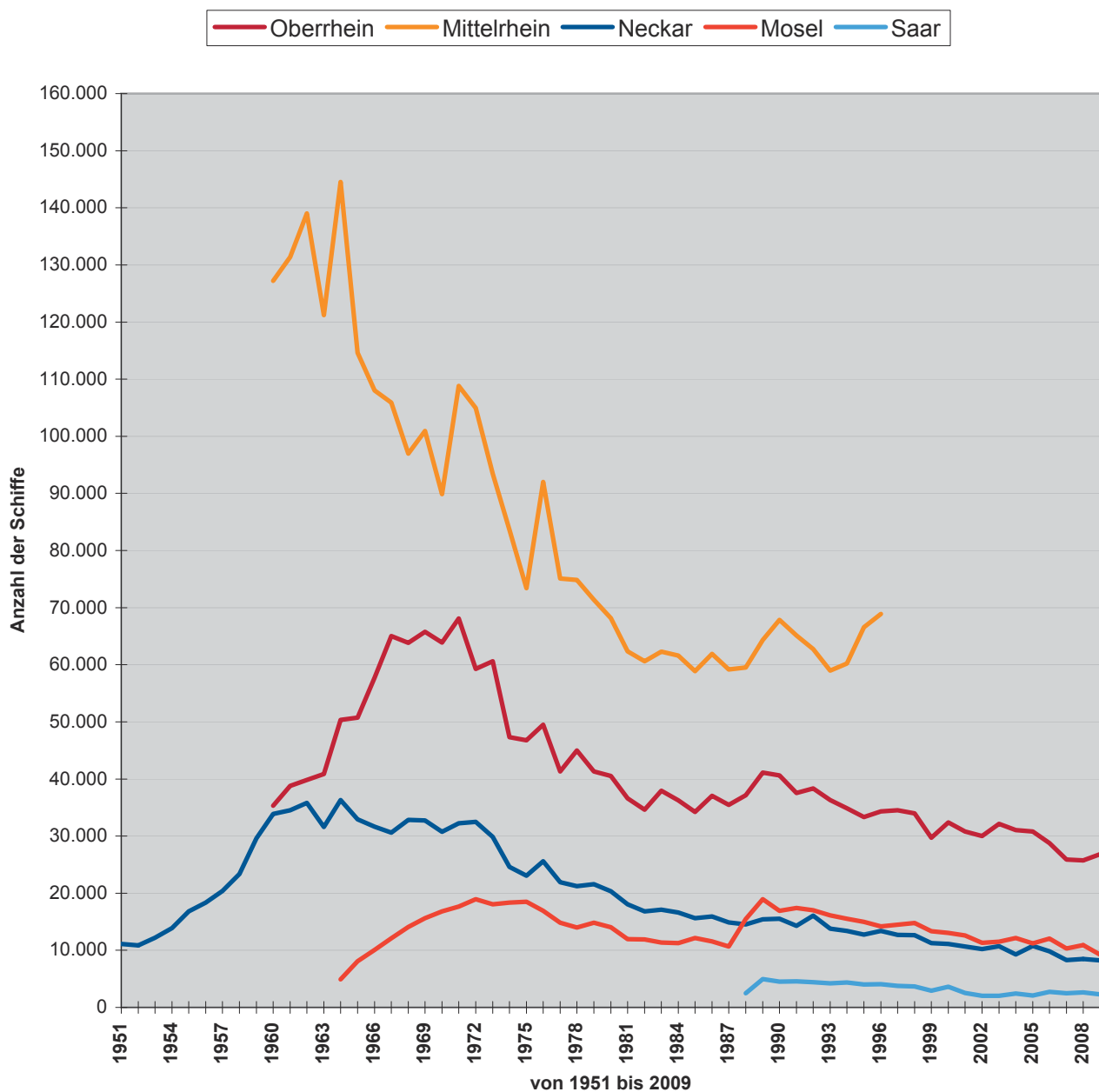
Frachtschiffsverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr	34
Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest	35
Neckar (Schleuse Feudenheim)	
Frachtschiffsverkehr 2009 – Schiffslängen	36
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert	37
Mosel (Schleuse Koblenz)	
Frachtschiffsverkehr 2009 – Schiffslängen	38
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert	39
Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert	40

WSD Südwest

Frachtschiffsverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Frachtschiffsverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	Anzahl		Anzahl		
	zu Berg	zu Tal	2009	2008	Veränd. in %
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)					
mit eig. Triebkraft	11 707	11 736	23 443	22 237	5,4%
ohne eig. Triebkraft	1 695	1 695	3 390	3 481	-2,6%
Gesamtverkehr	13 402	13 431	26 833	25 718	4,3%
davon leer	4 849	4 007	8 856	7 479	18,4%
Neckar (Schleuse Feudenheim)					
mit eig. Triebkraft	3 746	3 836	7 582	8 153	-7,0%
ohne eig. Triebkraft	293	358	651	306	112,7%
Gesamtverkehr	4 039	4 194	8 233	8 459	-2,7%
davon leer	780	1 741	2 521	2 366	6,6%
Mosel (Schleuse Koblenz)					
mit eig. Triebkraft	3 961	3 910	7 871	9 295	-15,3%
ohne eig. Triebkraft	676	662	1 338	1 639	-18,4%
Gesamtverkehr	4 637	4 572	9 209	10 934	-15,8%
davon leer	643	1 559	2 202	2 045	7,7%
Saar (Schleuse Kanzem)					
mit eig. Triebkraft	878	931	1 809	1 828	-1,0%
ohne eig. Triebkraft	236	249	485	820	-40,9%
Gesamtverkehr	1 114	1 180	2 294	2 648	-13,4%
davon leer	80	625	705	670	5,2%

Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest



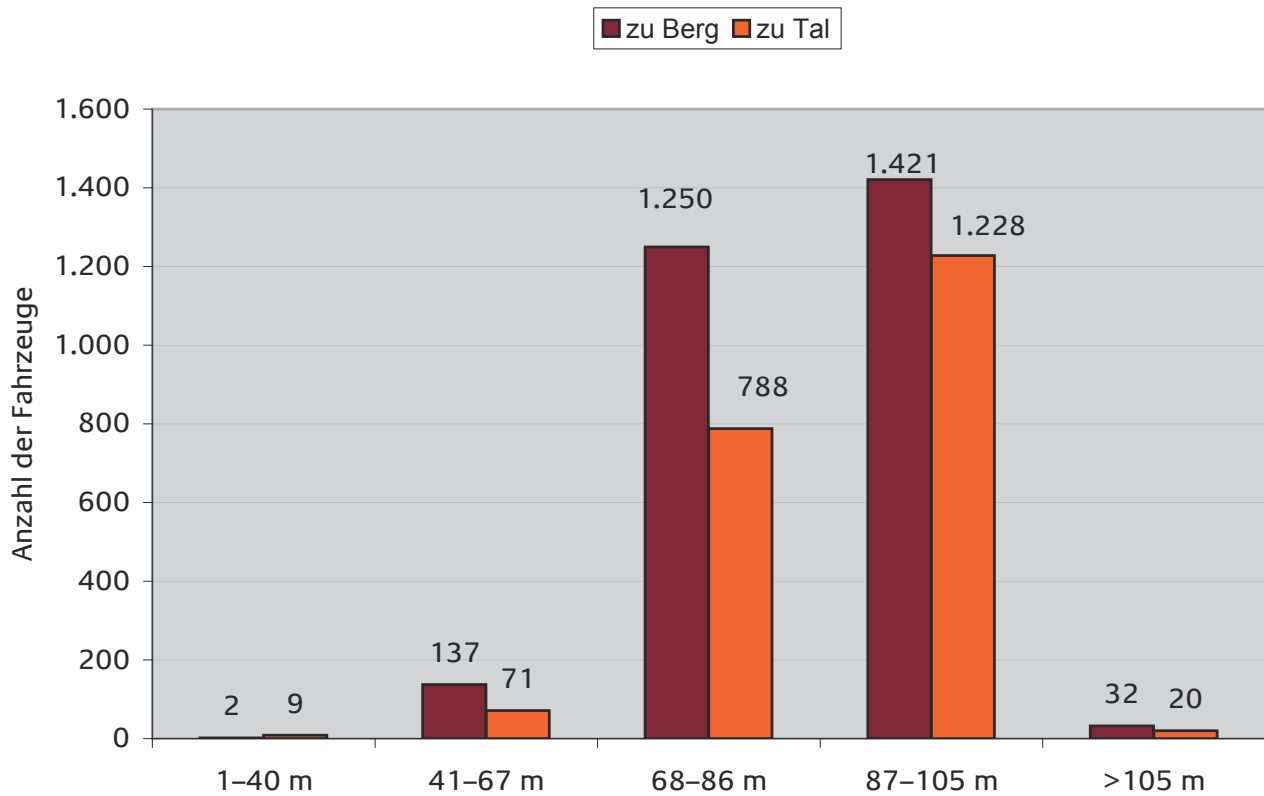
Neckar (Schleuse Feudenheim)

Frachtschiffsverkehr 2009 – Schiffslängen

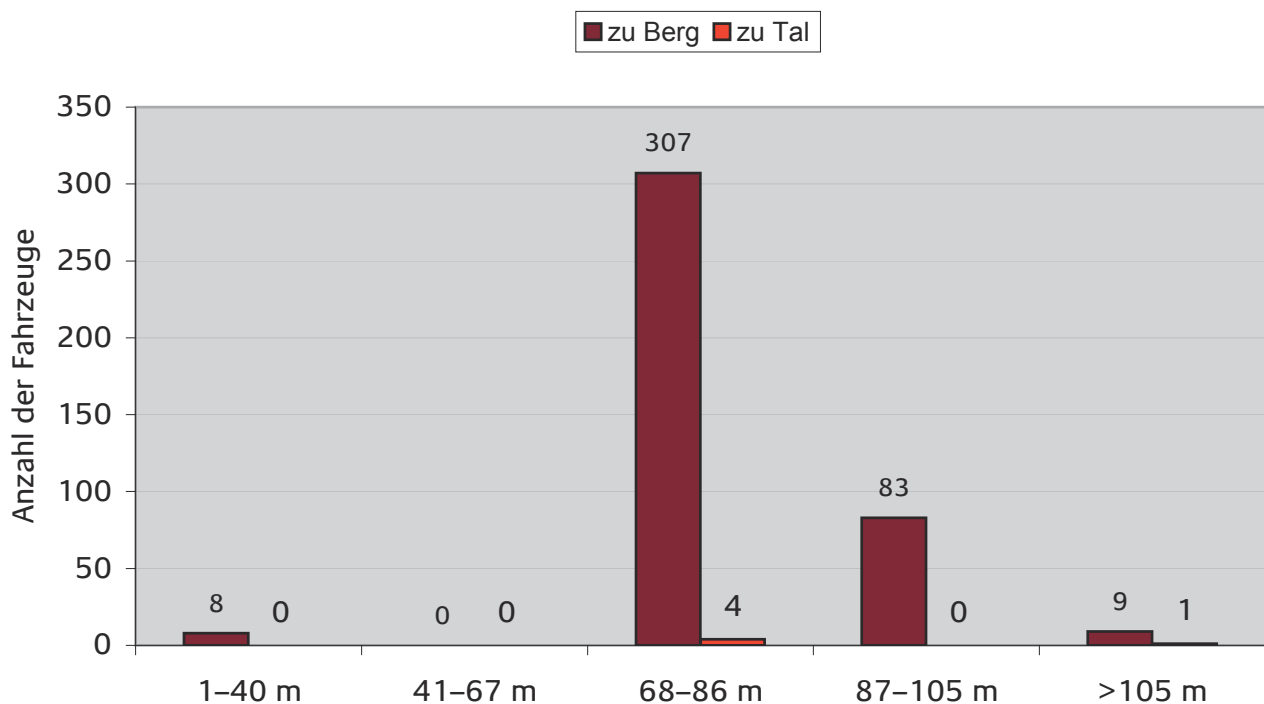
zu Berg				zu Tal				Gesamt					
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	
GMS	1–40 m	2	1946	1150	0	9	2732	1746	0	11	4678	2896	0
	41–67 m	137	108212	75558	0	71	54527	38831	0	208	162739	114389	0
	68–86 m	1250	1682171	1313610	0	788	1080267	736576	253	2038	2762438	2050186	253
	87–105 m	1421	3210888	2043441	6771	1228	2787258	1660815	8696	2649	5998146	3704256	15467
	>105 m	32	70950	48087	113	20	45924	31098	6	52	116874	79185	119
	Summe	2842	5074167	3481846	6884	2116	3970708	2469066	8955	4958	9044875	5950912	15839
GSL	1–40 m	0	0	0		0	0	0		0	0	0	
	41–67 m	0	0	0		328	149240	109761		328	149240	109761	
	68–86 m	10	15468	10545		2	3512	1792		12	18980	12337	
	87–105 m	0	0	0		1	1248	925		1	1248	925	
	Summe	10	15468	10545		331	154000	112478		341	169468	123023	
TMS	1–40 m	8	1148	160		0	0	0		8	1148	160	
	41–67 m	0	0	0		0	0	0		0	0	0	
	68–86 m	307	437300	318767		4	7156	2116		311	444456	320883	
	87–105 m	83	162247	123720		0	0	0		83	162247	123720	
	>105 m	9	22317	12359		1	2988	530		10	25305	12889	
	Summe	407	623012	455006		5	10144	2646		412	633156	457652	
Gesamt	1–40 m	10	3094	1310	0	9	2732	1746	0	19	5826	3056	0
	41–67 m	137	108212	75558	0	399	203767	148592	0	536	311979	224150	0
	68–86 m	1567	2134939	1642922	0	794	1090935	740484	253	2361	3225874	2383406	253
	87–105 m	1504	3373135	2167161	6771	1229	2788506	1661740	8696	2733	6161641	3828901	15467
	>105 m	41	93267	60446	113	21	48912	31628	6	62	142179	92074	119
	Summe	3259	5712647	3947397	6884	2452	4134852	2584190	8955	5711	9847499	6531587	15839

Neckar (Schleuse Feudenheim)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



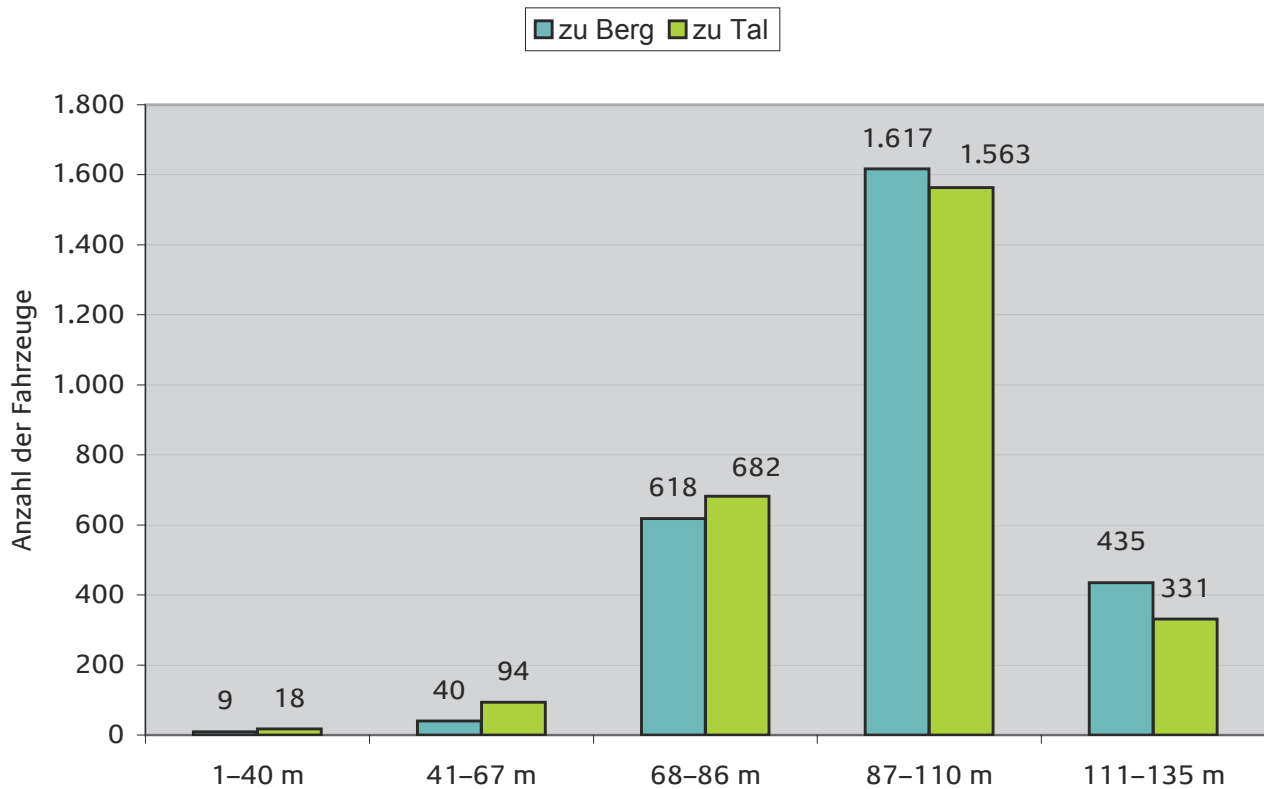
Mosel (Schleuse Koblenz)

Frachtschiffsverkehr 2009 – Schiffslängen

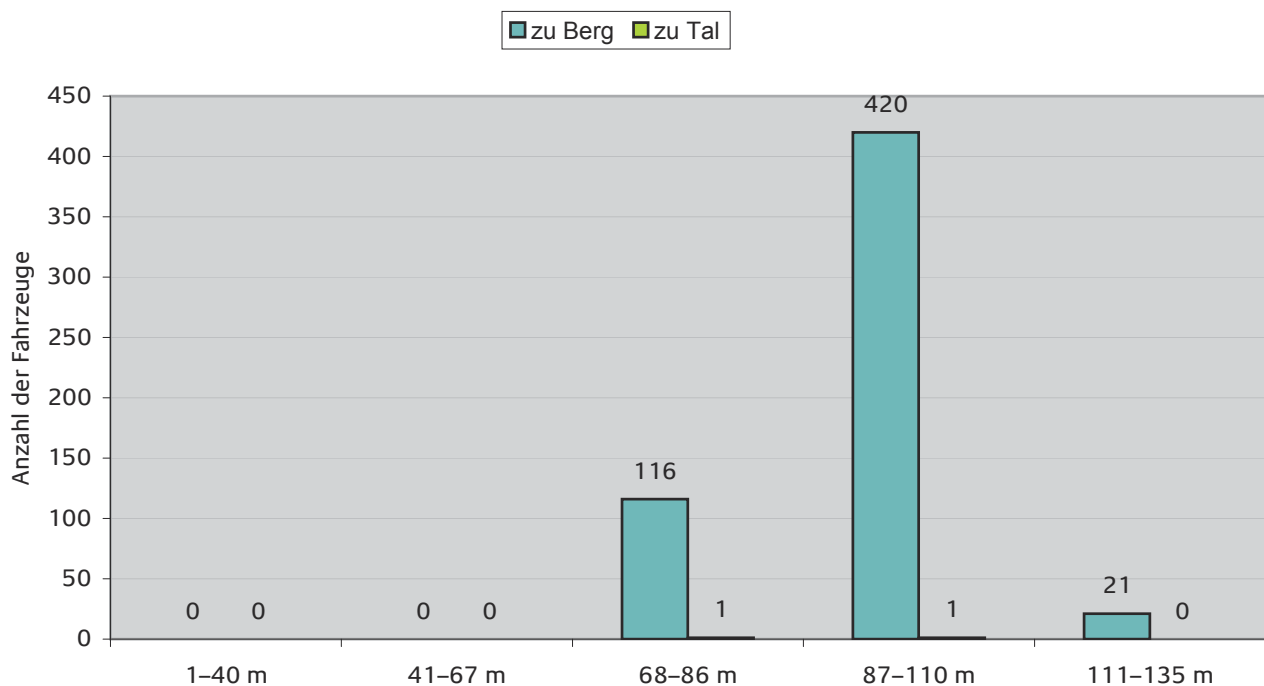
	zu Berg					zu Tal					Gesamt				
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Container		Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Container		Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Container	
GMS	1–40 m	9	10207	8535	0	18	10707	7445	0		27	20914	15980	0	
	41–67 m	40	32046	25134	0	94	68411	53970	0		134	100457	79104	0	
	68–86 m	618	864743	676488	28	682	924006	712491	42		1300	1788749	1388979	70	
	87–110 m	1617	4344469	3059209	796	1563	4214404	2801840	916		3180	8558873	5861049	1712	
	111–135 m	435	1549239	1049231	1374	331	1235603	746163	1576		766	2784842	1795394	2950	
	Summe	2719	6800704	4818597	2198	2688	6453131	4321909	2534		5407	13253835	9140506	4732	
GSL	1–40 m	2	3577	3113		1	2387	1720			3	5964	4833		
	41–67 m	75	132896	88866		36	62498	40599			111	195394	129465		
	68–86 m	538	1237213	942159		258	584422	397892			796	1821635	1340051		
	87–110 m	6	13516	5803		1	2134	1680			7	15650	7483		
	Summe	621	1387202	1039941		296	651441	441891			917	2038643	1481832		
TMS	1–40 m	0	0	0		0	0	0			0	0	0		
	41–67 m	0	0	0		0	0	0			0	0	0		
	68–86 m	116	153766	127776		1	1138	980			117	154904	128756		
	87–110 m	420	1076066	752490		1	3038	2101			421	1079104	754591		
	111–135 m	21	72769	39022		0	0	0			21	72769	39022		
	Summe	557	1302601	919288		2	4176	3081			559	1306777	922369		
Gesamt	1–40 m	11	13784	11648	0	19	13094	9165	0		30	26878	20813	0	
	41–67 m	115	164942	114000	0	130	130909	94569	0		245	295851	208569	0	
	68–86 m	1272	2255722	1746423	28	941	1509566	1111363	42		2213	3765288	2857786	70	
	87–110 m	2043	5434051	3817502	796	1565	4219576	2805621	916		3608	9653627	6623123	1712	
	111–135 m	456	1622008	1088253	1374	331	1235603	746163	1576		787	2857611	1834416	2950	
	Summe	3897	9490507	6777826	2198	2986	7108748	4766881	2534		6883	16599255	11544707	4732	

Mosel (Schleuse Koblenz)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert

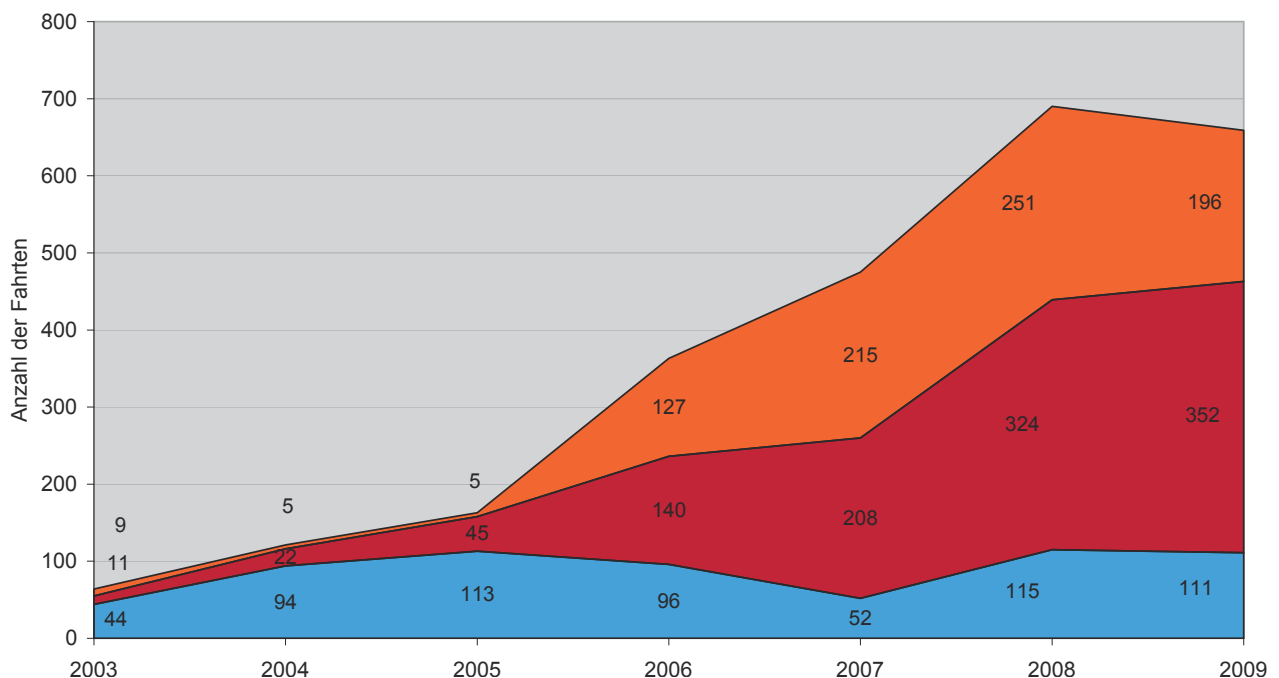


Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen
nach Nationen gruppiert

Jahr		Nationen				
		Deutschland	Niederlande	Belgien	Frankreich	Gesamt
2003	Berg	22	8	5	0	35
	Tal	22	3	4	0	29
	Gesamt	44	11	9	0	64
2004	Berg	47	16	3	0	66
	Tal	47	6	2	0	55
	Gesamt	94	22	5	0	121
2005	Berg	57	26	2	0	85
	Tal	56	19	2	0	77
	Gesamt	113	45	4	0	162
2006	Berg	48	86	67	0	201
	Tal	48	54	60	0	162
	Gesamt	96	140	127	0	363
2007	Berg	26	128	117	0	271
	Tal	26	80	98	0	204
	Gesamt	52	208	215	0	475
2008	Berg	59	208	134	0	401
	Tal	56	116	117	1	290
	Gesamt	115	324	251	1	691
2009	Berg	54	181	103	0	338
	Tal	57	171	93	0	321
	Gesamt	111	352	196	0	659

■ D ■ NL ■ B



Anlage 2

Güterverkehr

Güterverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr	42
Verkehr nach Flaggenanteilen 2009 – Vergleich zum Vorjahr	43
Tonnenkilometrische Leistung 2009 – Vergleich zum Vorjahr	44
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)	
Entwicklung des Güterverkehrs	45
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr	46
Verkehr nach Flaggenanteilen 2009	47
Neckar (Schleuse Feudenheim)	
Entwicklung des Güterverkehrs	48
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr	49
Verkehr nach Flaggenanteilen 2009	50
Güterverkehr 2009 – zusätzliche Angaben	51
Mosel (Schleuse Koblenz)	
Entwicklung des Güterverkehrs	52
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr	53
Verkehr nach Flaggenanteilen 2009	54
Güterverkehr 2009 – zusätzliche Angaben	55
Saar (Schleuse Kanzem)	
Entwicklung des Güterverkehrs	56
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr	57
Verkehr nach Flaggenanteilen 2009	58

WSD Südwest

Güterverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	2009		2008		Veränderung in %
	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %	
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)					
zu Berg	10827 141	44,4%	11 778 825	44,2%	–8,1%
zu Tal	13576 104	55,6%	14874 310	55,8%	–8,7%
Gesamt	24403 245	100,0%	26 653 135	100,0%	–8,4%
Mittelrhein (Schnittstelle Bingen – Daten v. Stat. Bundesamt)					
zu Berg	34038 988	61,2%	37 447 264	59,9%	–9,1%
zu Tal	21567 767	38,2%	25 106 394	40,1%	–14,1%
Gesamt	55606 755	100,0%	62553 658	100,0%	–11,1%
Neckar (Schleuse Feudenheim)					
zu Berg	3 947 397	60,4%	4733 330	63,6%	–16,6%
zu Tal	2584488	39,6%	2708624	36,4%	–4,6%
Gesamt*	6 531 885	100,0%	7 441 954	100,0%	–12,2%
Mosel (Schleuse Koblenz)					
zu Berg	6 939 271	59,1%	9 877 999	62,8%	–29,8%
zu Tal	4807 293	40,9%	5 844 866	37,2%	–17,8%
Gesamt	11 746 564	100,0%	15 722 865	100,0%	–25,3%
Saar (Schleuse Kanzem)					
zu Berg	2 037 081	67,7%	2 459 226	62,8%	–17,2%
zu Tal	971 300	32,3%	1 454 942	37,2%	–33,2%
Gesamt	3 008 381	100,0%	3 914 168	100,0%	–23,1%

* vergleiche Seite 14: zusätzliche Ladung im Containerverkehr

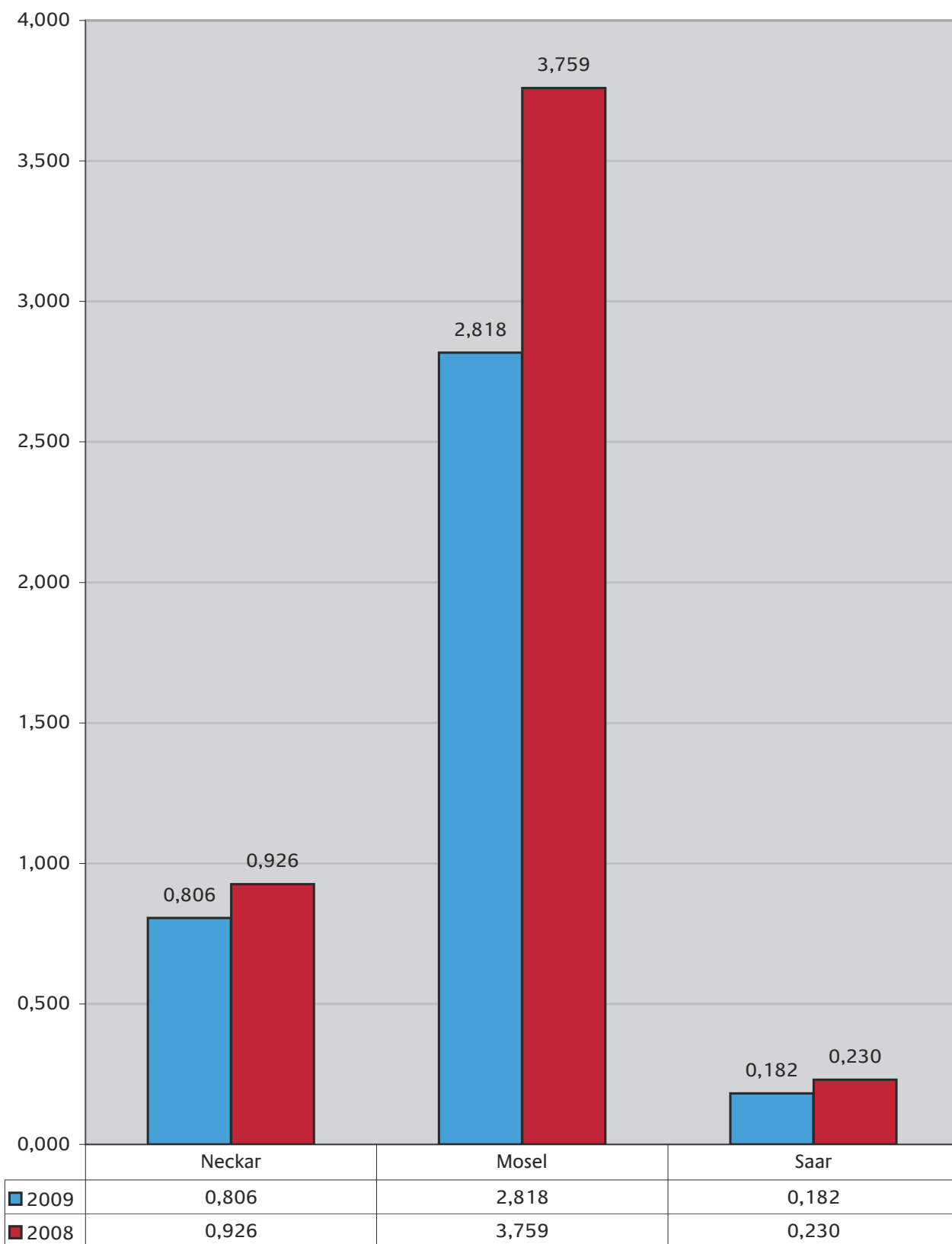
WSD Südwest

Verkehr nach Flaggenanteilen 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr nach Flaggen in Prozent								
Flagge	Oberrhein (Schleuse Iffezheim)		Neckar (Schleuse Feudenheim)		Mosel (Schleuse Koblenz)		Saar (Schleuse Kanzem)	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Deutschland	30,8	31,3	67,6	65,4	19,8	22,2	33,4	30,6
Niederlande	51,0	49,1	27,8	29,1	49,8	45,8	48,8	48,2
Belgien	11,2	11,6	1,9	2,9	21,0	21,9	9,3	8,0
Frankreich	1,5	2,3	0,4	0,5	4,1	4,2	5,7	11,1
Schweiz	4,9	5,0	1,6	1,4	3,3	3,3	0,7	0,0
Luxemburg	0,0	0,0	0,4	0,4	1,2	0,9	1,5	0,7
Sonstige	0,6	0,7	0,3	0,3	0,8	1,7	0,6	1,4

WSD Südwest

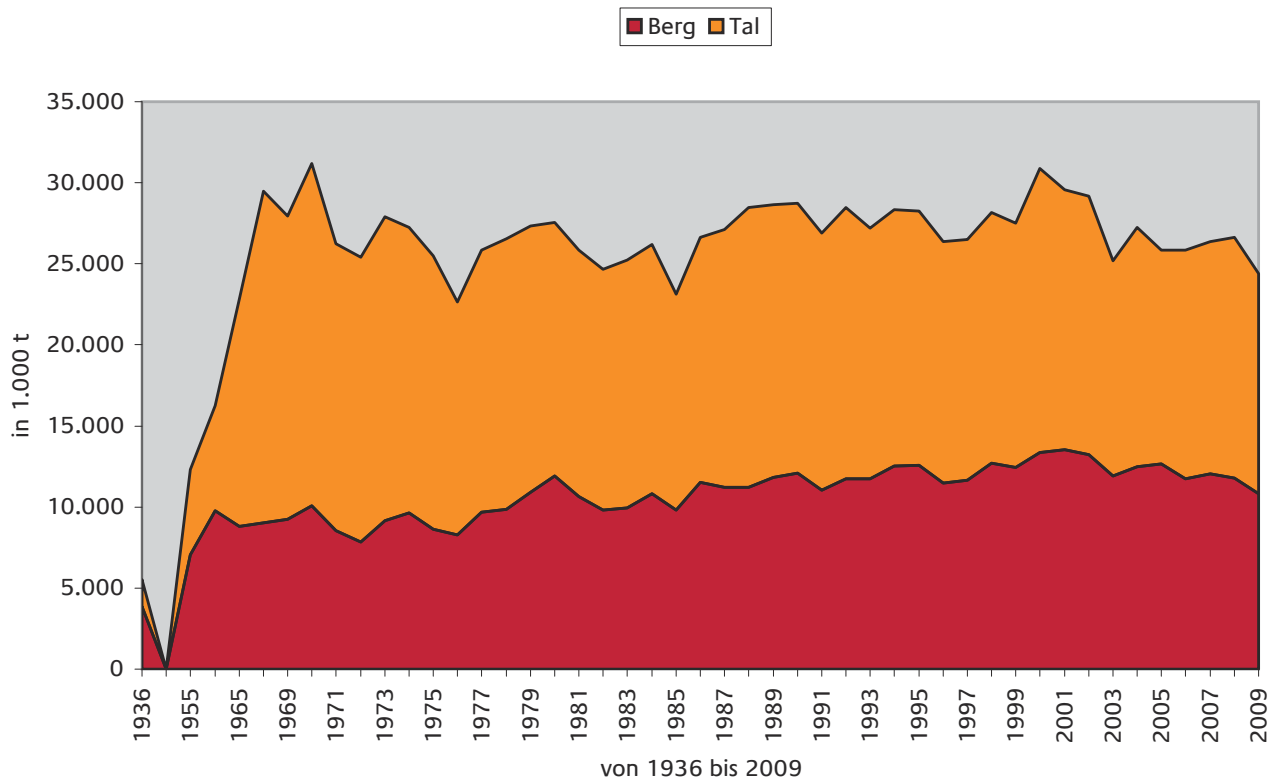
Tonnenkilometrische Leistung 2009 – Vergleich zum Vorjahr



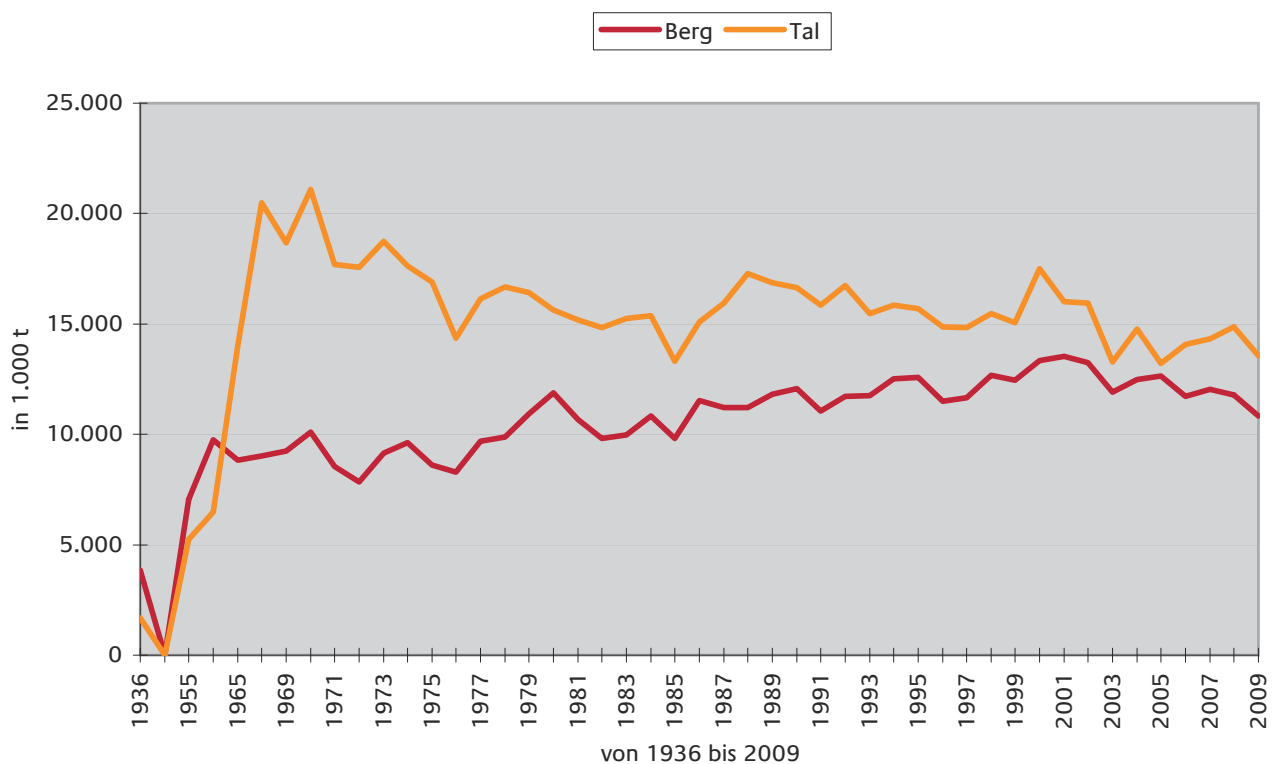
in Mrd. tkm

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Entwicklung des Güterverkehrs



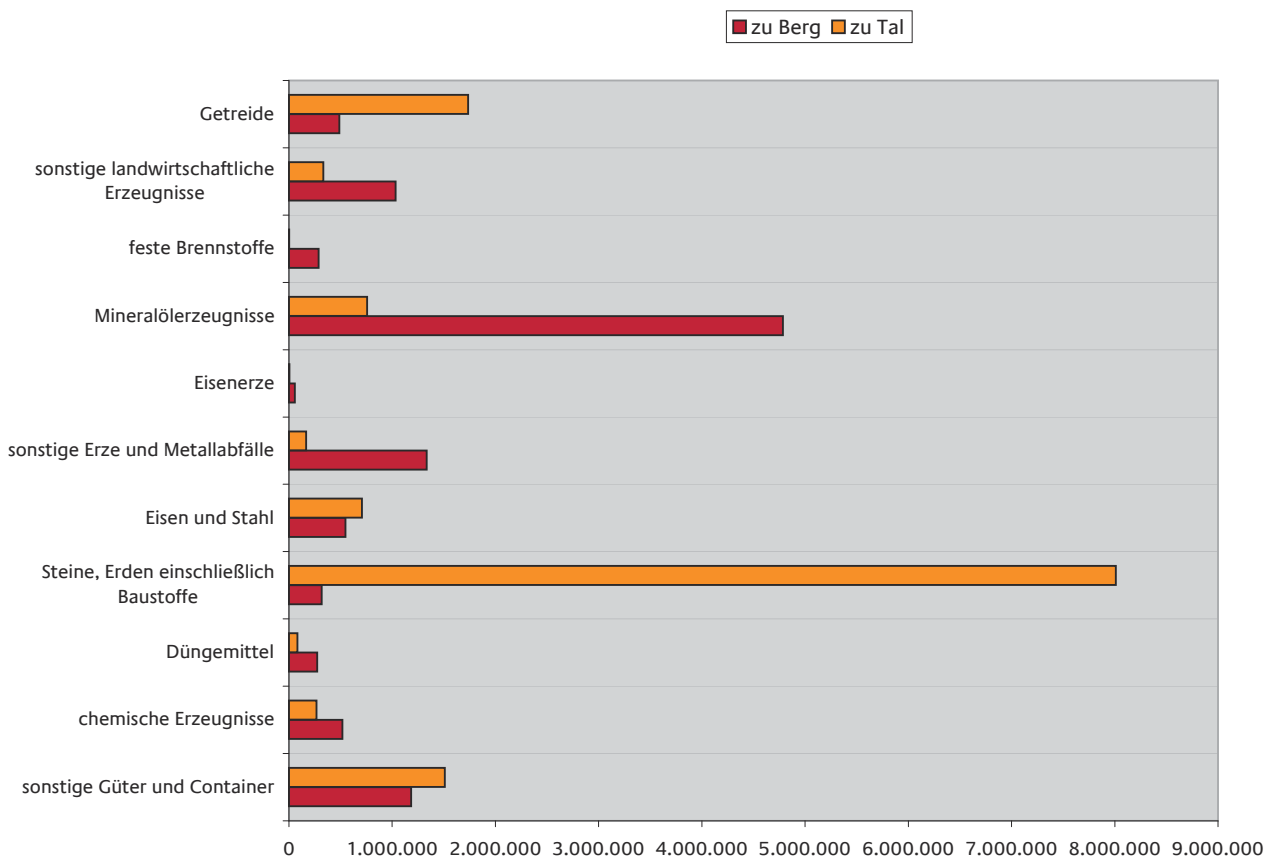
Anteil Berg- und Talverkehr



Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

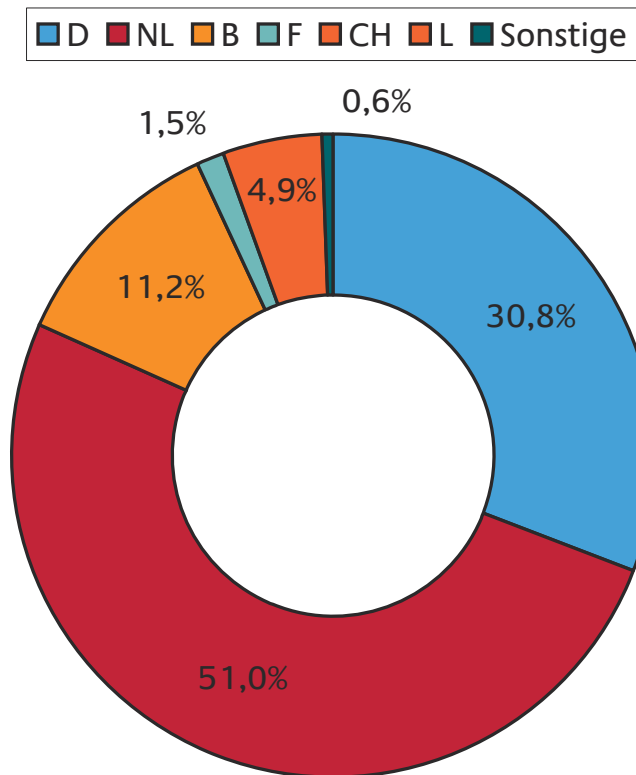
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2009			2008			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide	489 198	1 735 348	2 224 546	502 839	1 345 191	1 848 030	20,4%
sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse	1 032 665	333 567	1 366 232	1 371 314	530 654	1 901 968	-28,2%
feste Brennstoffe	286 712	2 652	289 364	270 517	2 790	273 307	5,9%
Mineralölerzeugnisse	4 785 994	757 635	5 543 629	4 083 699	1 274 746	5 358 445	3,5%
Eisenerze	57 027	3 898	60 925	47 155	4 106	51 261	18,9%
sonstige Erze und Metallabfälle	1 333 209	166 908	1 500 117	1 746 807	125 050	1 871 857	-19,9%
Eisen und Stahl	546 770	707 675	1 254 445	872 328	724 127	1 596 455	-21,4%
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	317 443	8 010 612	8 328 055	408 283	9 070 234	9 478 517	-12,1%
Düngemittel	274 763	81 977	356 740	440 460	76 237	516 697	-31,0%
chemische Erzeugnisse	518 664	266 739	785 403	649 789	271 843	921 632	-14,8%
sonstige Güter und Container	1 184 696	1 509 093	2 693 789	1 385 634	1 449 332	2 834 966	-5,0%
Gesamt	10 827 141	13 576 104	24 403 245	11 778 825	14 874 310	26 653 135	-8,4%

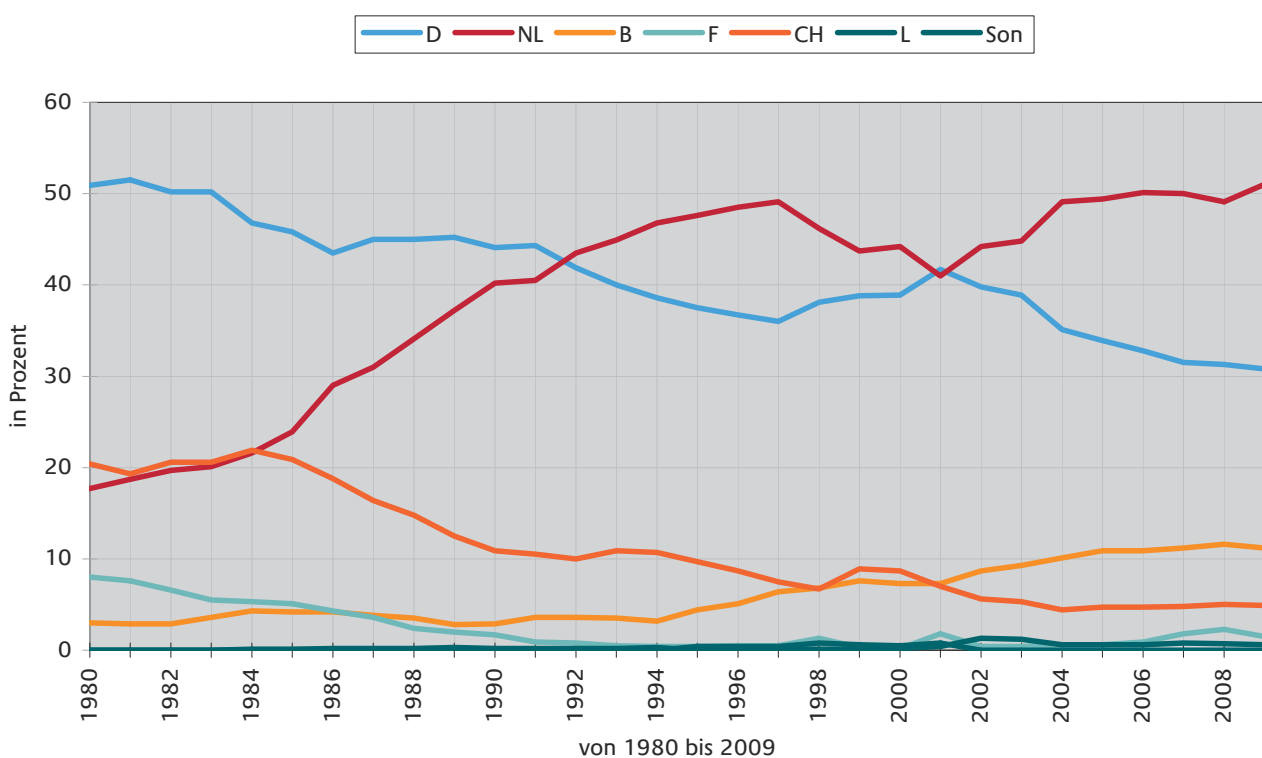


Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2009

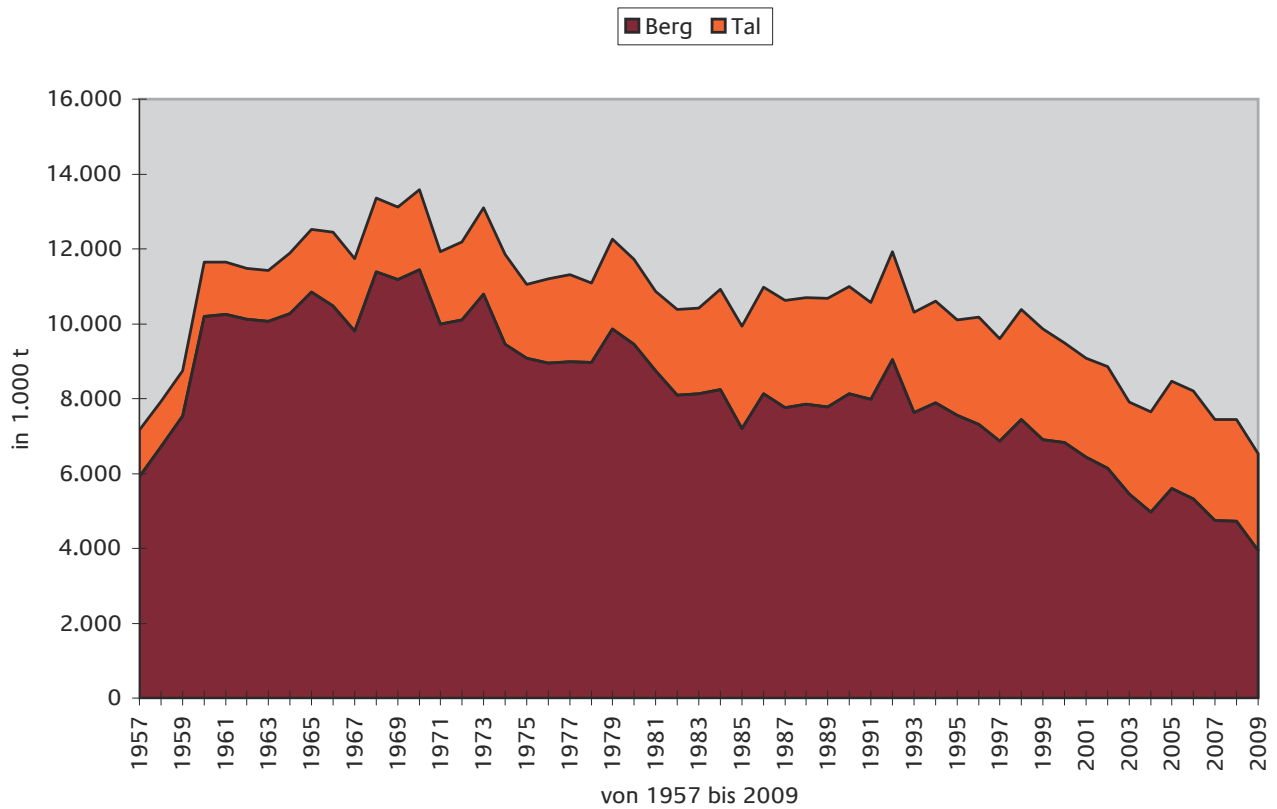


Entwicklung des Flaggenanteils

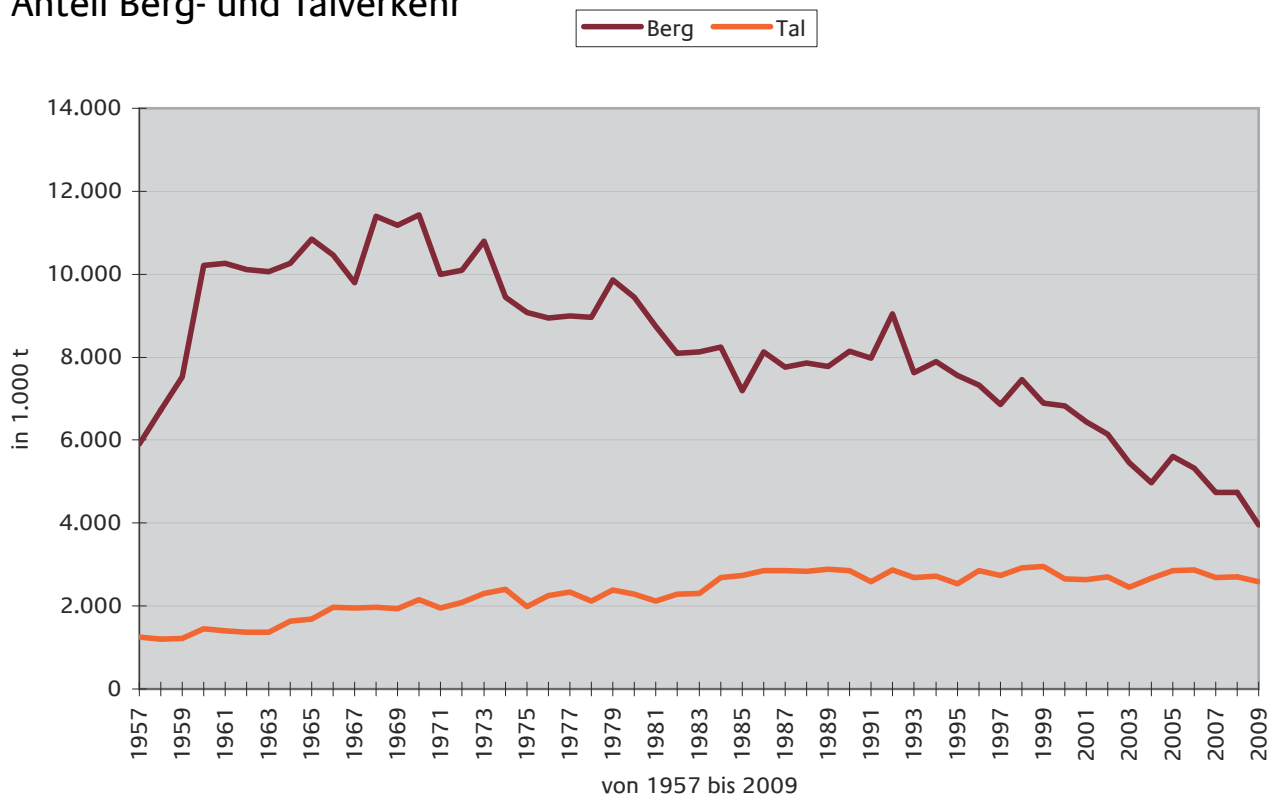


Neckar (Schleuse Feudenheim)

Entwicklung des Güterverkehrs



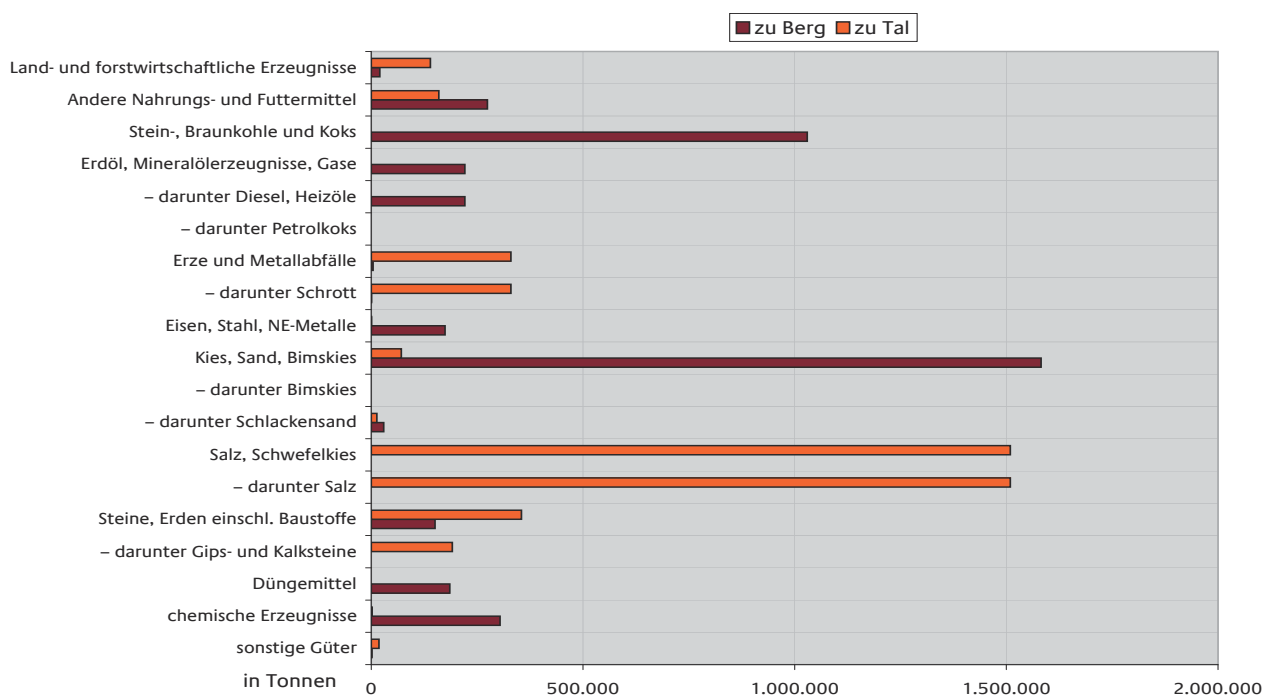
Anteil Berg- und Talverkehr



Neckar (Schleuse Feudenheim)

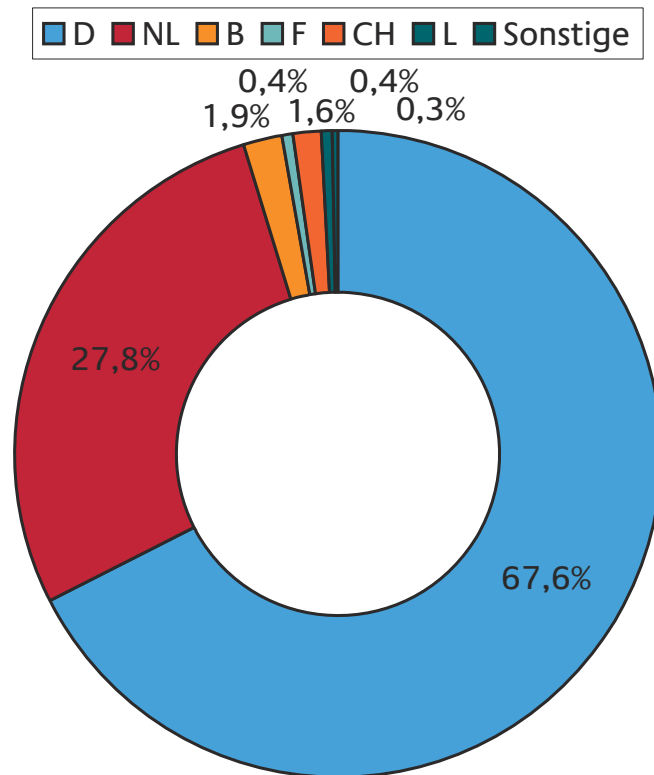
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2009			2008			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	20 187	139 723	159 910	33 430	194 632	228 062	-29,9%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	274 332	159 528	433 860	228 408	164 467	392 875	10,4%
Stein-, Braunkohle und Koks	1 029 641	0	1 029 641	1 296 750	0	1 296 750	-20,6%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	220 983	0	220 983	214 305	1 501	215 806	2,4%
– darunter Diesel, Heizöle	220 983	0	220 983	211 543	1 501	213 044	3,7%
– darunter Petrolkoks	0	0	0	2 762	0	2 762	-100,0%
Erze und Metallabfälle	4 255	329 877	334 132	4 531	369 561	374 092	-10,7%
– darunter Schrott	505	329 877	330 382	624	369 561	370 185	-10,8%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	174 174	532	174 706	328 400	0	328 400	-46,8%
Kies, Sand, Bimskies	1 581 956	70 817	1 652 773	1 756 380	47 141	1 803 521	-8,4%
– darunter Bimskies	0	0	0	0	0	0	0,0%
– darunter Schlackensand	29 372	13 305	42 677	51 843	14 054	65 897	-35,2%
Salz, Schwefelkies	0	1 509 385	1 509 385	0	1 545 726	1 545 726	-2,4%
– darunter Salz	0	1 509 385	1 509 385	0	1 545 726	1 545 726	-2,4%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	150 630	354 594	505 224	216 988	356 543	573 531	-11,9%
– darunter Gips- und Kalksteine	0	191 525	191 525	0	200 559	200 559	-4,5%
Düngemittel	185 562	0	185 562	280 103	1 099	281 202	-34,0%
chemische Erzeugnisse	304 196	1 808	306 004	372 265	4 450	376 715	-18,8%
sonstige Güter	1 481	18 224	19 705	1 770	23 504	25 274	-22,0%
Gesamt	3 947 397	2 584 488	6 531 885	4 733 330	2 708 624	7 441 954	-12,2%

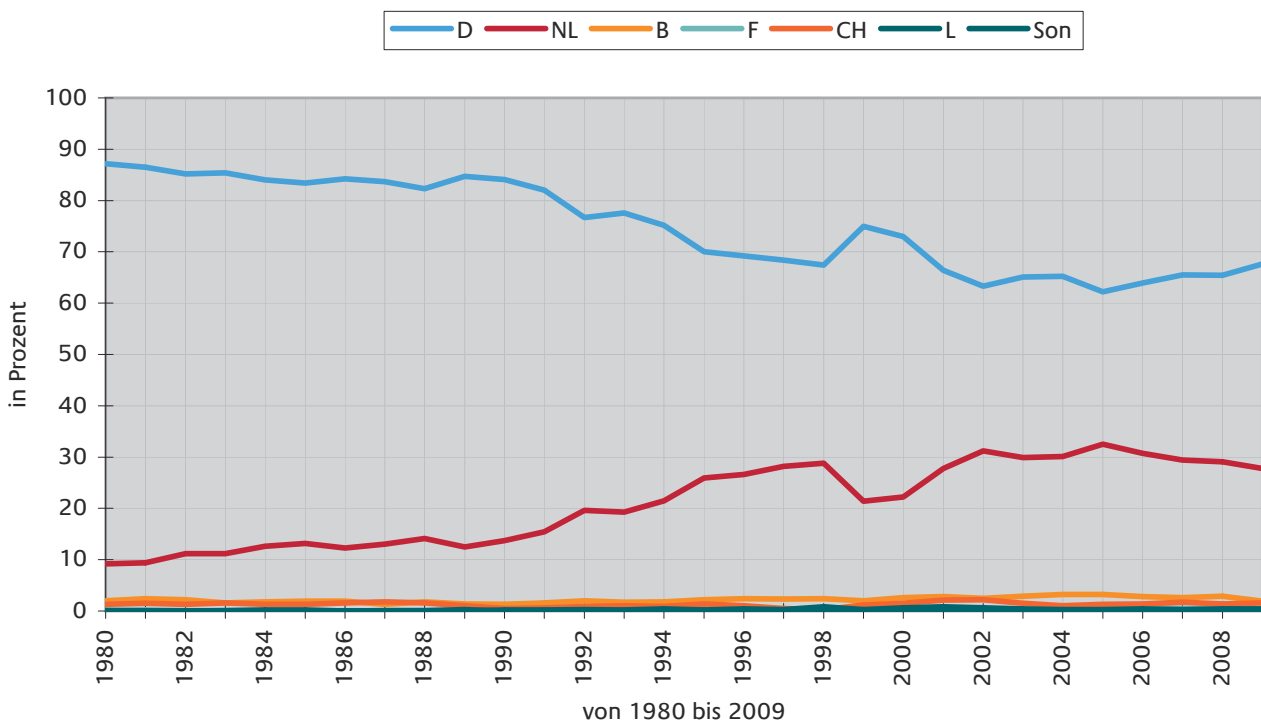


Neckar (Schleuse Feudenheim)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2009



Entwicklung des Flaggenanteils



Neckar

Güterverkehr 2009 – zusätzliche Angaben

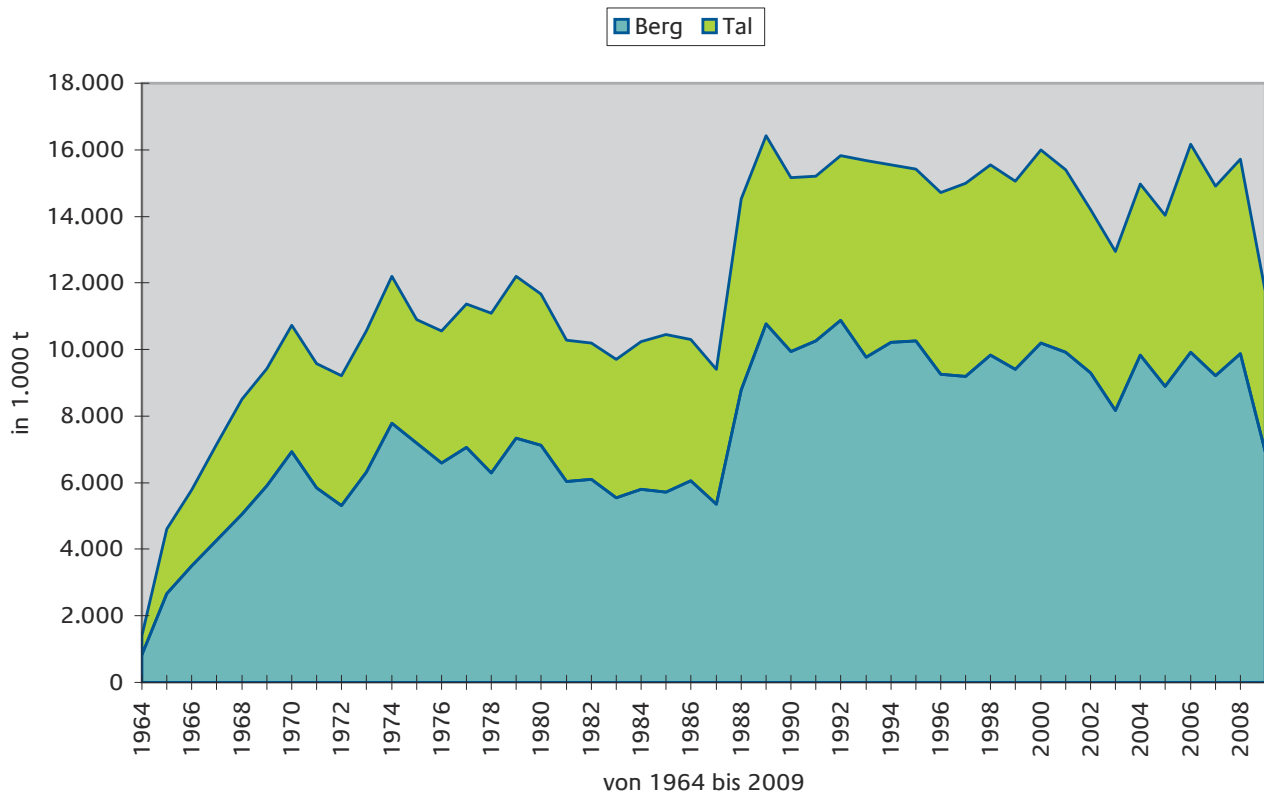
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Schleuse Feudenheim	zu Berg	3 947 397	60,4%
	zu Tal	2 584 488	39,6%
	Gesamt	6 531 885	100,0%
davon			
Schleuse Heilbronn	zu Berg	1 501 018	80,2%
	zu Tal	370 560	19,8%
	Gesamt	1 871 578	100,0%
Schleuse Obertürkheim	zu Berg	441 387	73,1%
	zu Tal	162 558	26,9%
	Gesamt	603 945	100,0%
Schleuse Deizisau	zu Berg	323 170	67,0%
	zu Tal	158 879	33,0%
	Gesamt	482 049	100,0%

Güterumschlag in den Neckarhäfen

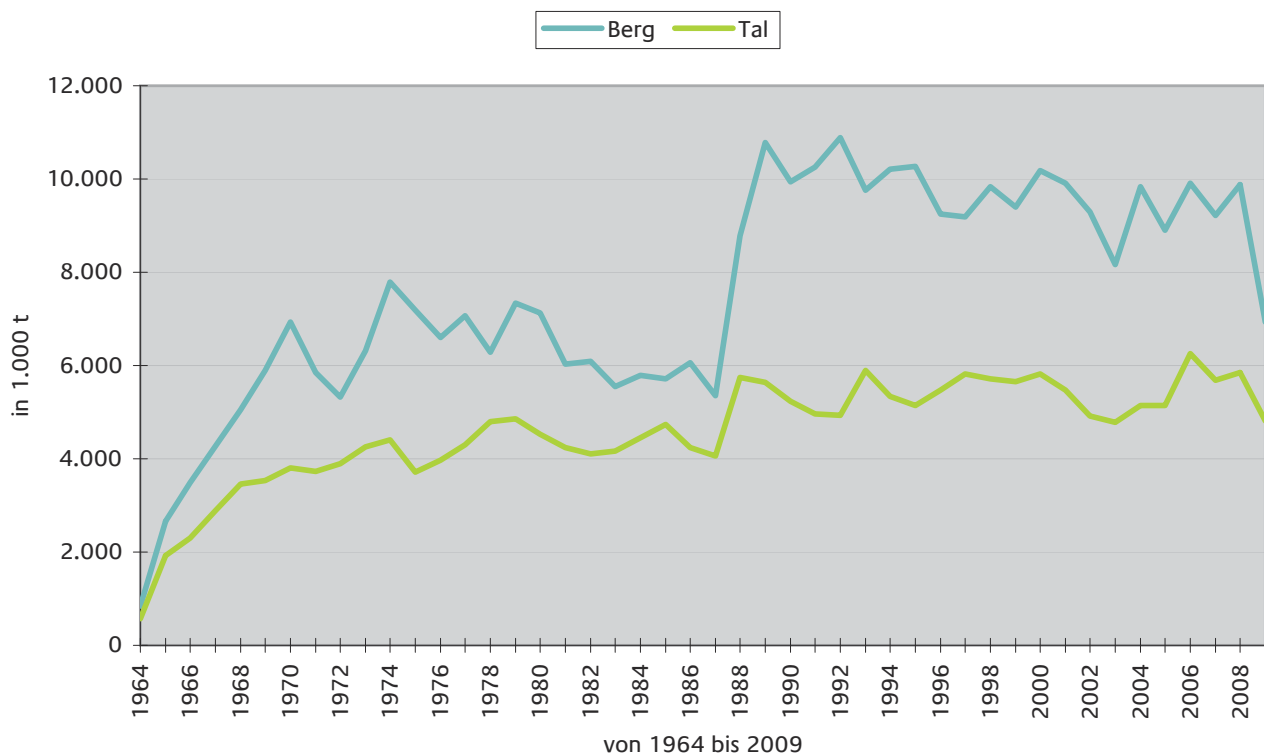
	Heilbronn	Stuttgart	Plochingen
Güterart	in t	in t	in t
Salz	1 518 604	0	0
Stein- und Braunkohle	831 598	86 542	44 137
Kies, Sand, Baustoffe	705 233	259 445	116 619
Eisen, Stahl, Schrott	95 425	175 181	219 438
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	292 419	73 927	38 845
Mineralöle, Heizöl, Treibstoffe	72 727	136 772	14 232
Düngemittel	70 424	0	95 383
chemische Erzeugnisse	896	0	84 822
übrige Güter	17 321	195 034	910
Gesamt	3 604 647	926 901	614 386

Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung des Güterverkehrs



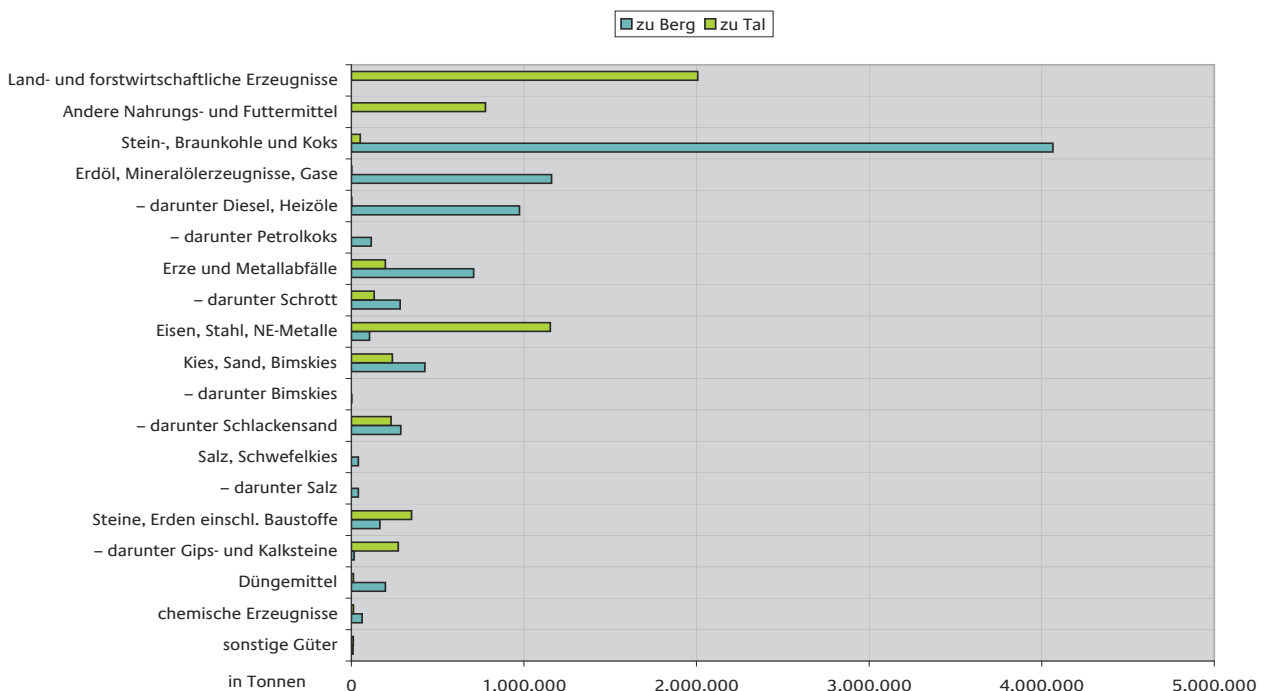
Anteil Berg- und Talverkehr



Mosel (Schleuse Koblenz)

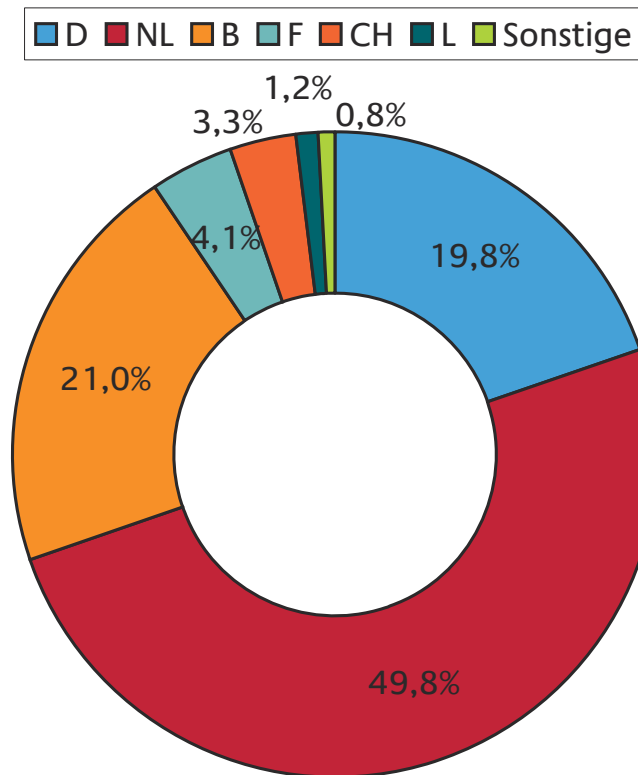
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2009			2008			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	206	2 007 293	2 007 499	12 846	1 959 096	1 971 942	1,8%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	0	776 611	776 611	5 146	1 018 712	1 023 858	-24,1%
Stein-, Braunkohle und Koks	4 064 921	51 284	4 116 205	4 948 542	9 567	4 958 109	-17,0%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	1 160 025	1 677	1 161 702	1 521 875	2 002	1 523 877	-23,8%
– darunter Diesel, Heizöle	974 638	1 677	976 315	1 181 764	2 002	1 183 766	-17,5%
– darunter Petrolkoks	114 730	0	114 730	203 256	0	203 256	-43,6%
Erze und Metallabfälle	709 080	197 045	906 125	2 200 923	80 956	2 281 879	-60,3%
– darunter Schrott	282 769	132 243	415 012	635 554	75 676	711 230	-41,6%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	104 676	1 153 100	1 257 776	280 637	1 772 402	2 053 039	-38,7%
Kies, Sand, Bims Kies	425 958	237 080	663 038	333 783	444 381	778 164	-14,8%
– darunter Bims Kies	1 594	0	1 594	0	0	0	0,0%
– darunter Schlackensand	286 088	229 709	515 797	187 009	441 981	628 990	-18,0%
Salz, Schwefelkies	40 200	0	40 200	24 915	0	24 915	61,3%
– darunter Salz	40 200	0	40 200	24 915	0	24 915	61,3%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	165 010	348 279	513 289	187 049	542 829	729 878	-29,7%
– darunter Gips- und Kalksteine	15 942	271 662	287 604	72 382	355 777	428 159	-32,8%
Düngemittel	197 344	12 059	209 403	268 534	0	268 534	-22,0%
chemische Erzeugnisse	62 125	11 646	73 771	78 176	0	78 176	-5,6%
sonstige Güter	9 726	11 219	20 945	15 573	14 921	30 494	-31,3%
Gesamt	6 939 271	4 807 293	11 746 564	9 877 999	5 844 866	15 722 865	-25,3%

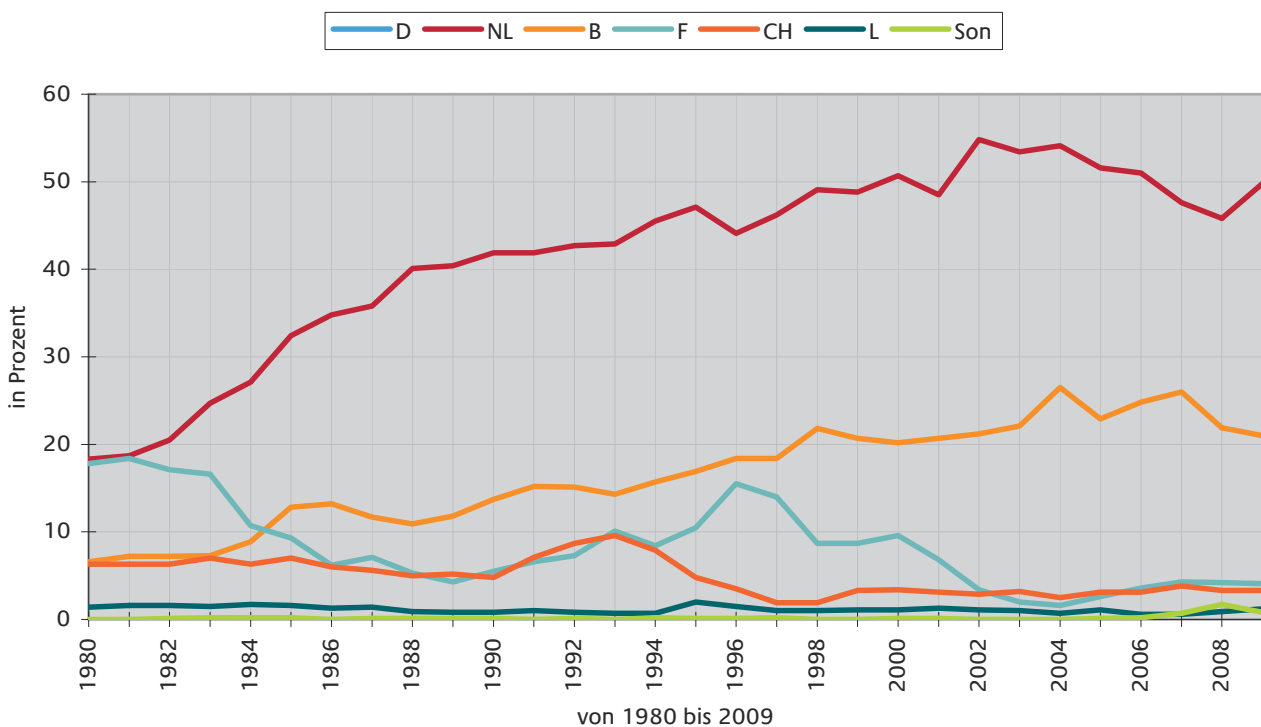


Mosel (Schleuse Koblenz)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2009



Entwicklung des Flaggenanteils

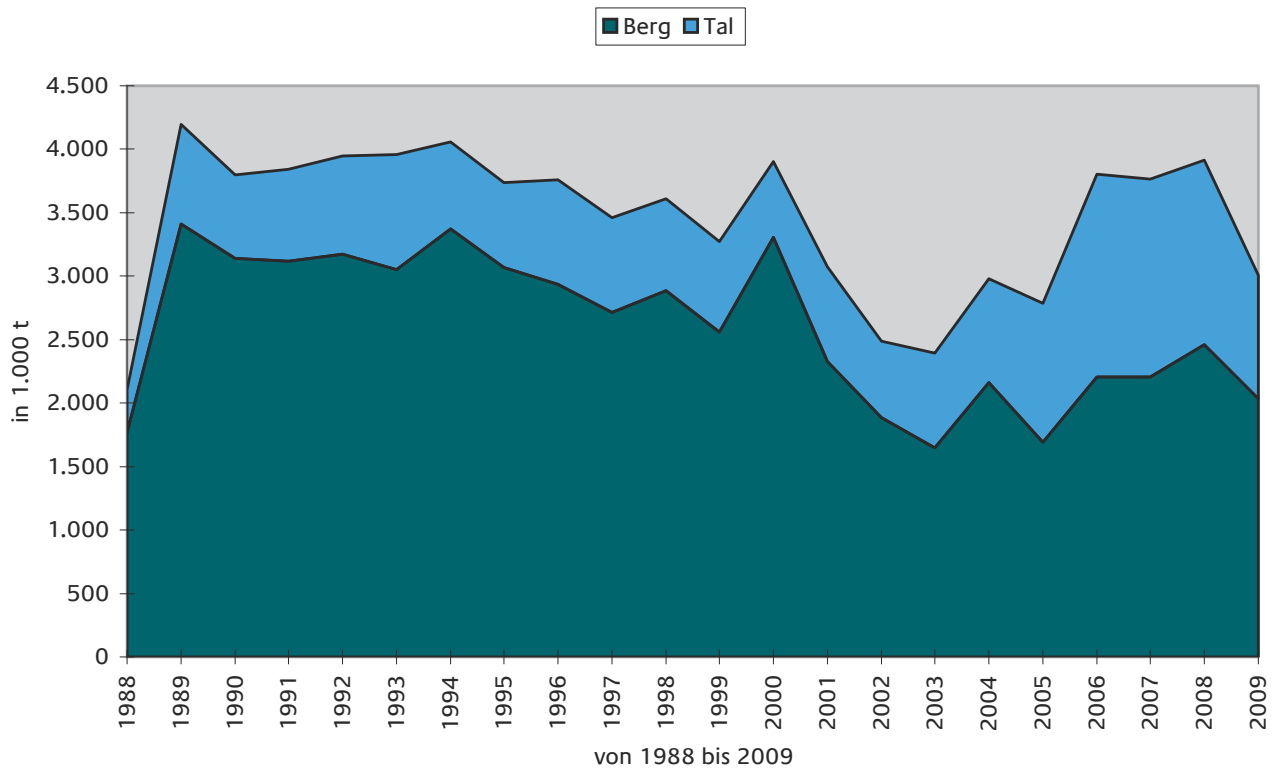


Mosel

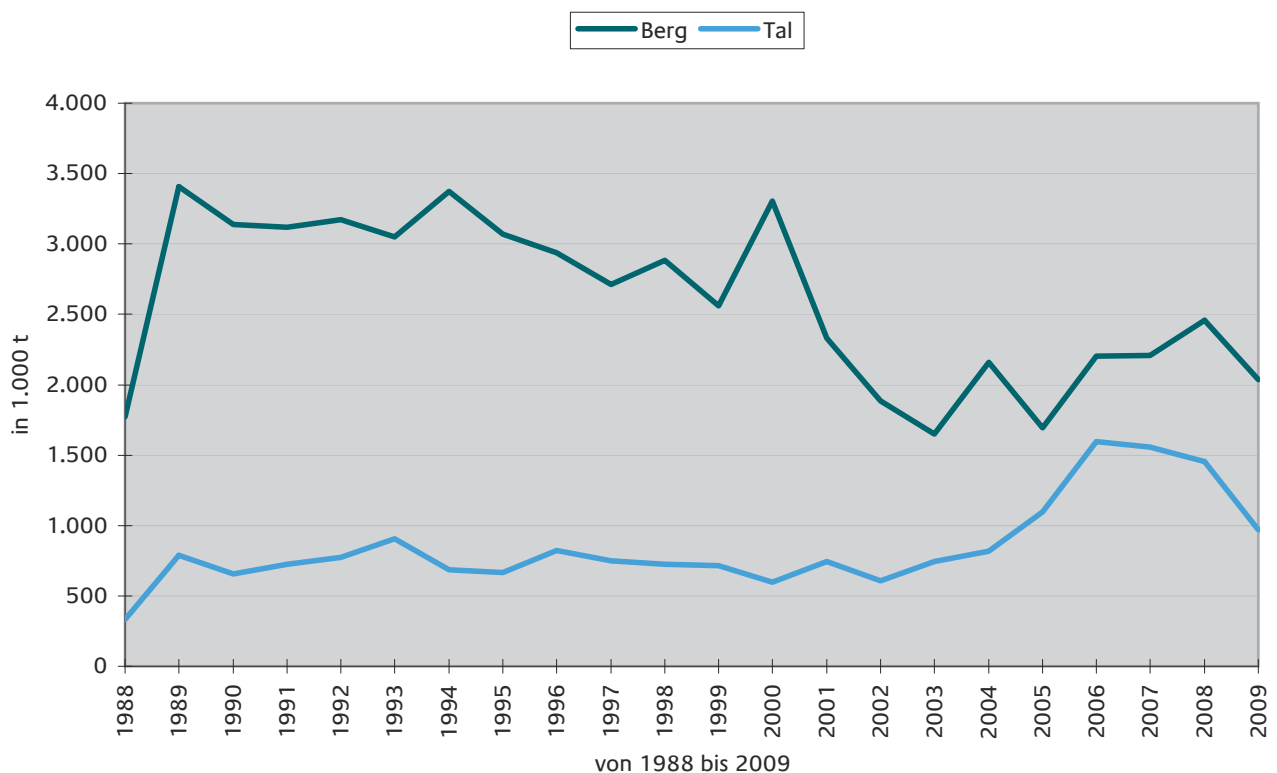
Güterverkehr 2009 – zusätzliche Angaben

Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Durchgangsverkehr Schleuse Koblenz	zu Berg	6 939 271	59,1%
	zu Tal	4 807 293	40,9%
	Gesamt	11 746 564	100,0%
Gesamtverkehr auf der Mosel	zu Berg	7 127 072	59,7%
	zu Tal	4 813 428	40,3%
	Gesamt	11 940 500	100,0%
davon Verkehr mit:			
deutschen Moselhäfen	zu Berg	906 686	90,0%
	zu Tal	100 494	10,0%
	Gesamt	1 007 180	100,0%
deutschen Saarläfen	zu Berg	2 025 337	68,2%
	zu Tal	943 707	31,8%
	Gesamt	2 969 044	100,0%
dem Ausland	zu Berg	4 195 049	52,7%
	zu Tal	3 769 227	47,3%
	Gesamt	7 964 276	100,0%
davon mit			
Luxemburg	zu Berg	632 656	77,7%
	zu Tal	181 751	22,3%
	Gesamt	814 407	100,0%
Frankreich	zu Berg	3 562 393	49,8%
	zu Tal	3 587 476	50,2%
	Gesamt	7 149 869	100,0%

Saar (Schleuse Kanzem) Entwicklung des Güterverkehrs



Anteil Berg- und Talverkehr

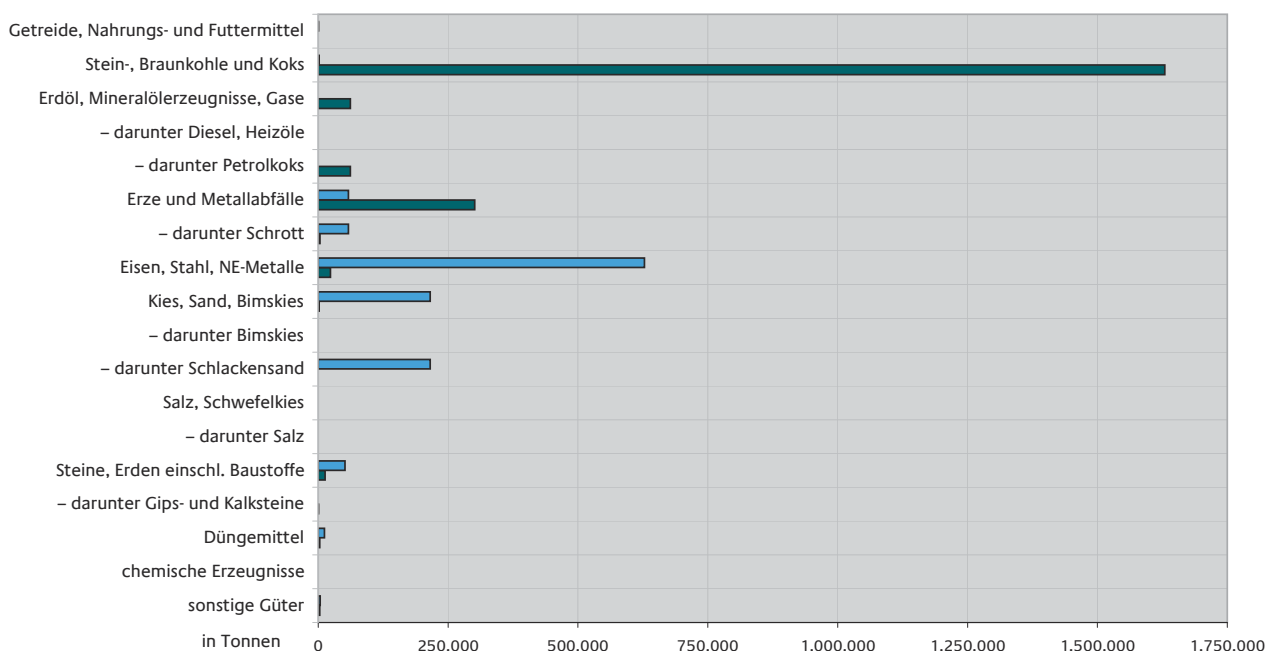


Saar (Schleuse Kanzem)

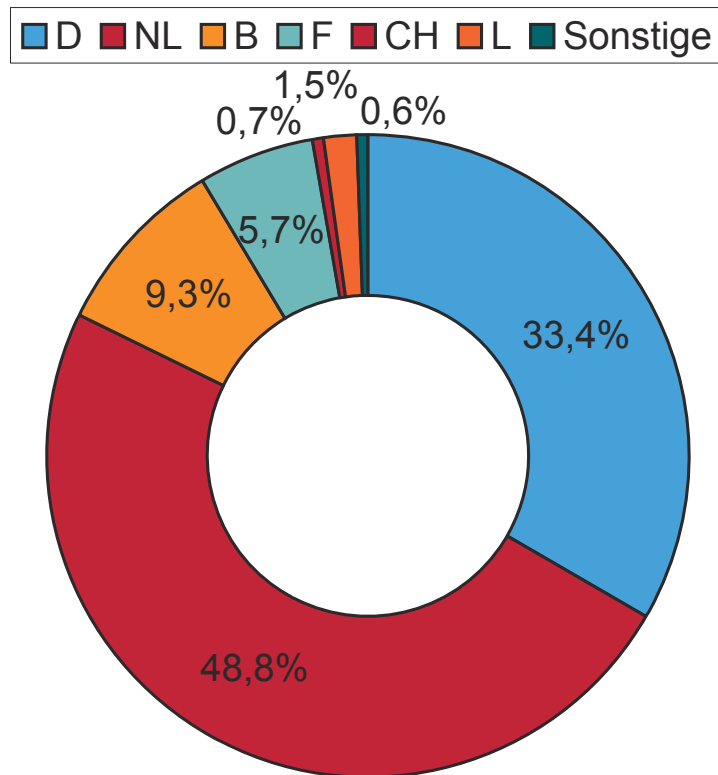
Verkehr nach Hauptgüterarten 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2009			2008			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide, Nahrungs- und Futter- mittel	0	241	241	0	0	0	0,0%
Stein-, Braunkohle und Koks	1 629 818	1 823	1 631 641	1 532 768	0	1 532 768	6,5%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	61 686	0	61 686	153 459	0	153 459	-59,8%
– darunter Diesel, Heizöle	0	0	0	0	0	0	0,0%
– darunter Petrolkoks	61 686	0	61 686	153 459	0	153 459	-59,8%
Erze und Metallabfälle	301 228	58 257	359 485	668 079	53 126	721 205	-50,2%
– darunter Schrott	3 207	58 257	61 464	7 179	53 126	60 305	1,9%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	23 675	627 970	651 645	77 794	873 716	951 510	-31,5%
Kies, Sand, Bims Kies	1 600	215 694	217 294	5 004	401 167	406 171	-46,5%
– darunter Bims Kies	0	0	0	0	0	0	0,0%
– darunter Schlackensand	0	215 694	215 694	1 406	400 629	402 035	-46,3%
Salz, Schwefelkies	0	0	0	854	0	854	-100,0%
– darunter Salz	0	0	0	854	0	854	-100,0%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	13 128	51 434	64 562	11 503	121 485	132 988	-51,5%
– darunter Gips- und Kalksteine	510	0	510	2 659	4 281	6 940	-92,7%
Düngemittel	3 000	12 061	15 061	2 100	0	2 100	617,2%
chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0	0,0%
sonstige Güter	2 946	3 820	6 766	7 665	5 448	13 113	-48,4%
Gesamt	2 037 081	971 300	3 008 381	2 459 226	1 454 942	3 914 168	-23,1%

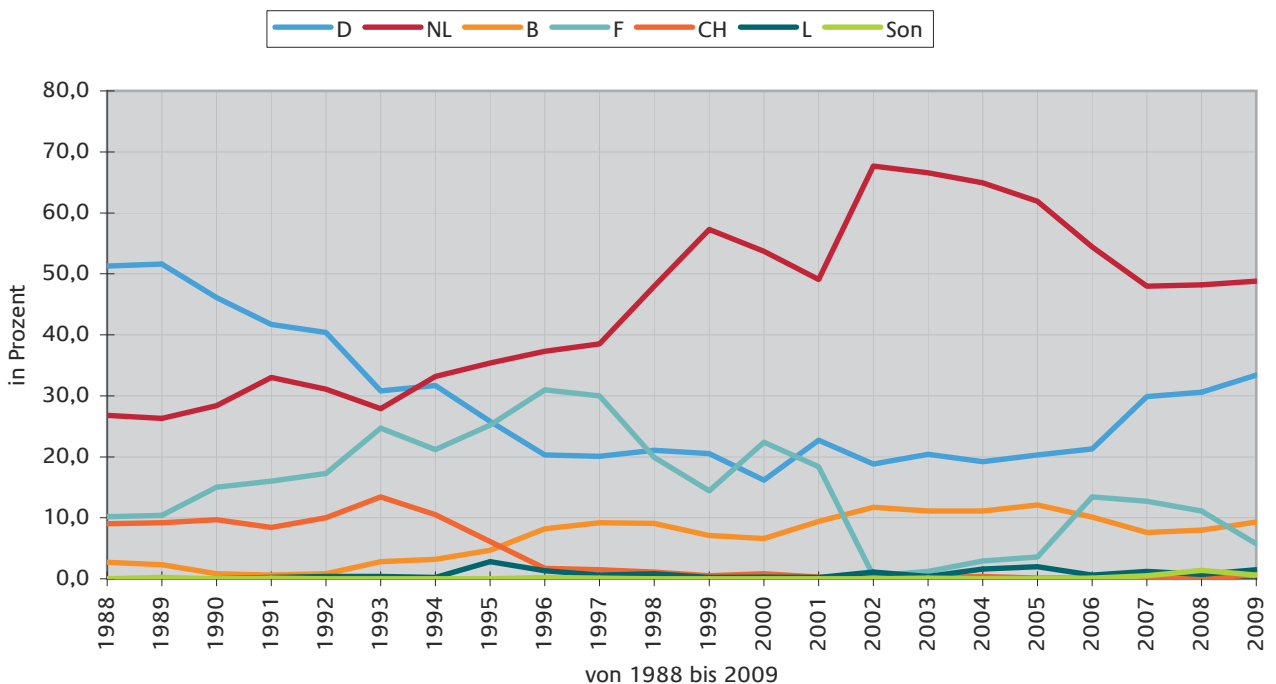
■ zu Berg ■ zu Tal



Saar (Schleuse Kanzem) Verkehr nach Flaggenanteilen 2009



Entwicklung des Flaggenanteils



Anlage 3

Güterumschlag in ausgewählten Häfen

Ober- und Mittelrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2009 – Vergleich zum Vorjahr	60
Güterumschlag in ausgewählten Häfen	61

Neckar, Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2009 – Vergleich zum Vorjahr	62
Güterumschlag in ausgewählten Häfen	63

Ober- und Mittelrhein

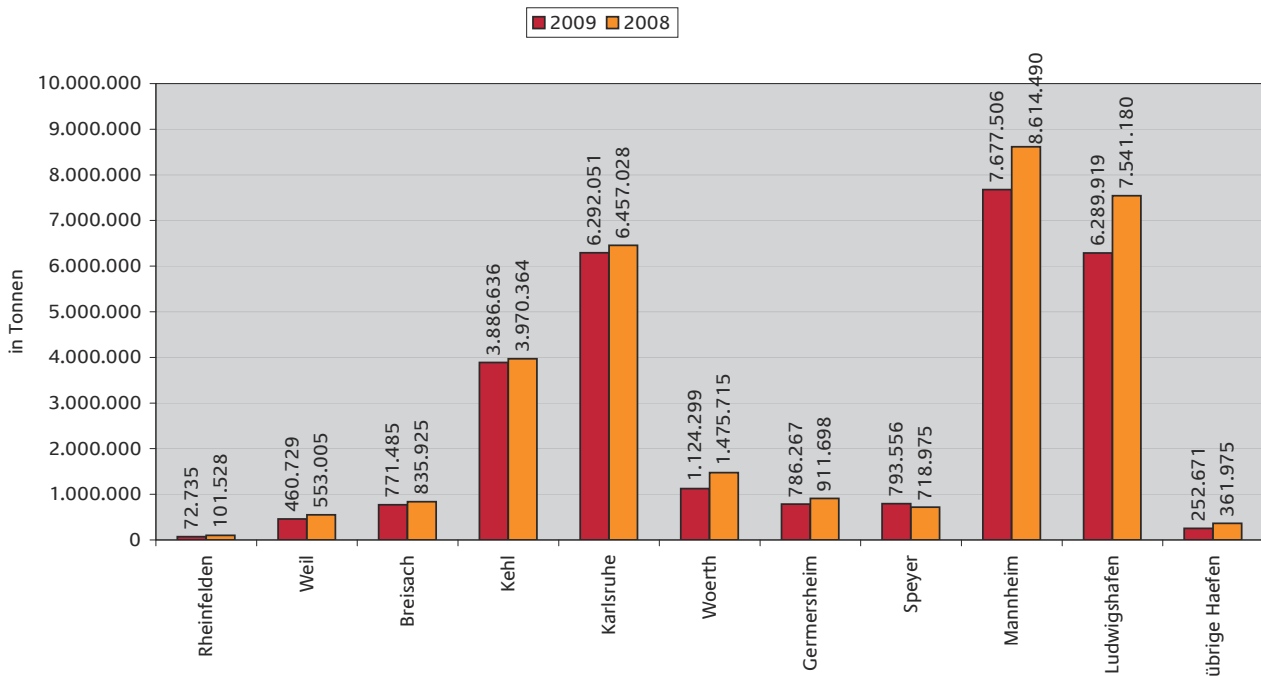
Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Hafen	Empfang	Versand	2009	2008	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Oberrhein					
Rheinfelden	65 567	7 168	72 735	101 528	–28,4%
Weil	270 505	190 224	460 729	553 005	–16,7%
Breisach	157 202	614 283	771 485	835 925	–7,7%
Kehl	2 284 787	1 601 849	3 886 636	3 970 364	–2,1%
Karlsruhe	3 285 904	3 006 147	6 292 051	6 457 028	–2,6%
Wörth	358 148	766 151	1 124 299	1 475 715	–23,8%
Germersheim	376 434	409 833	786 267	911 698	–13,8%
Speyer	560 676	232 880	793 556	718 975	10,4%
Mannheim	5 171 067	2 506 439	7 677 506	8 614 490	–10,9%
Ludwigshafen	4 276 372	2 013 547	6 289 919	7 541 180	–16,6%
übrige Häfen	252 671	0	252 671	361 975	–30,2%
Gesamt	17 059 333	11 348 521	28 407 854	31 541 883	–9,9%

Hafen	Empfang	Versand	2009	2008	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Mittelrhein					
Worms	653 031	407 222	1 060 253	1 296 082	–18,2%
Gernsheim	260 493	127 677	388 170	702 997	–44,8%
Mainz	901 866	721 233	1 623 099	1 631 364	–0,5%
Wiesbaden	321 676	0	321 676	470 724	–31,7%
Lahnstein	113 559	22 484	136 043	91 772	48,2%
Koblenz	665 537	379 858	1 045 395	953 217	9,7%
Bendorf	687 740	832 275	1 520 015	1 743 747	–12,8%
Andernach	727 685	1 816 628	2 544 313	2 911 901	–12,6%
übrige Häfen	453 231	301 566	754 797	1 300 165	–41,9%
Gesamt	4 784 818	4 608 943	9 393 761	11 101 969	–15,4%

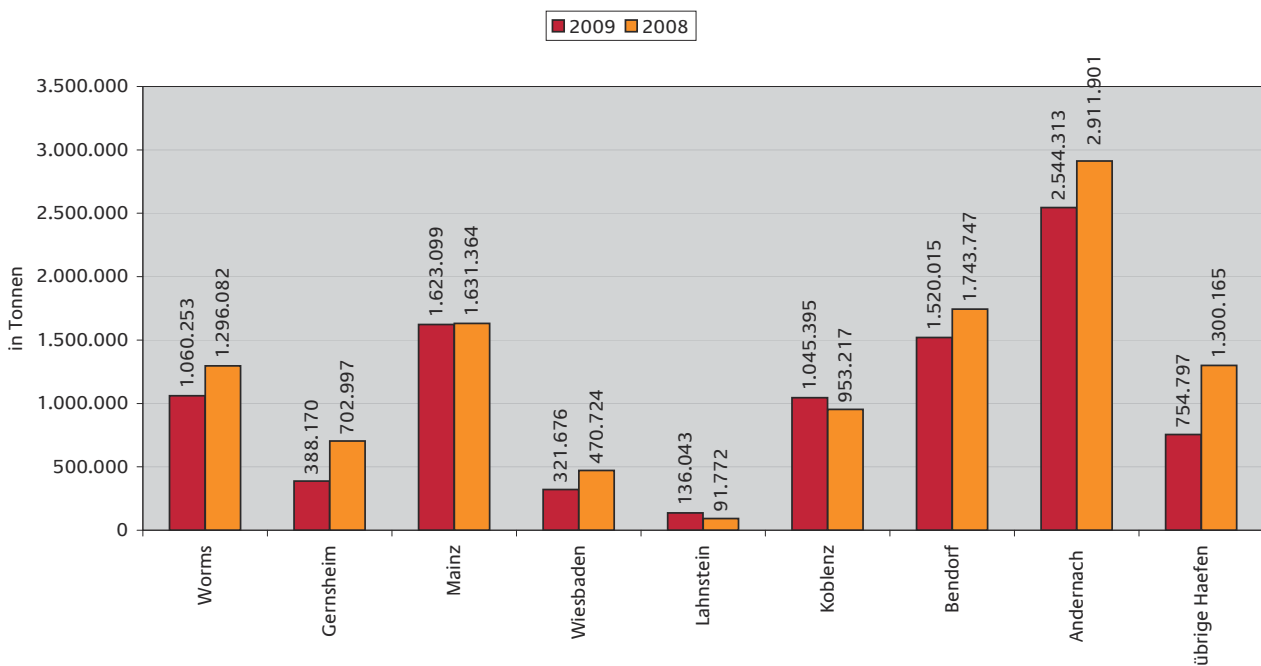
Oberrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Mittelrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Neckar, Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2009 – Vergleich zum Vorjahr

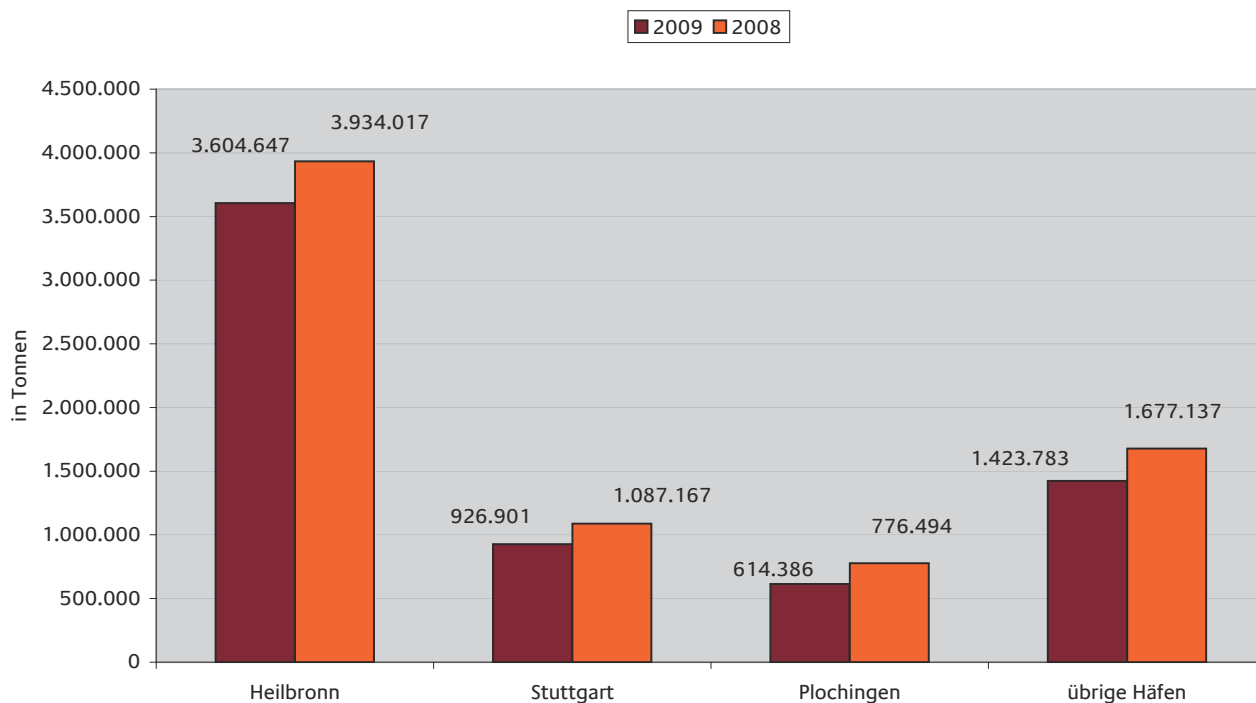
Hafen	Empfang	Versand	2009	2008	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Neckar					
Heilbronn	1 874 561	1 730 086	3 604 647	3 934 017	–8,4%
Stuttgart	643 924	282 977	926 901	1 087 167	–14,7%
Plochingen	458 958	155 428	614 386	776 494	–20,9%
übrige Häfen	1 012 167	411 616	1 423 783	1 677 137	–15,1%
Gesamt	3 989 610	2 580 107	6 569 717	7 474 815	–12,1%

Hafen	Empfang	Versand	2009	2008	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Mosel					
Trier	758 428	311 882	1 070 310	1 162 061	–7,9%
übrige Häfen	122 116	119 206	241 322	252 462	–4,4%
Gesamt	880 544	431 088	1 311 632	1 414 523	–7,3%

Hafen	Empfang	Versand	2009	2008	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Saar					
Saarlouis/Dillingen	1 664 314	956 982	2 621 296	3 646 261	–28,1%
übrige Häfen	87 675	41 139	128 814	160 819	–19,9%
Gesamt	1 751 989	998 121	2 750 110	3 807 080	–27,8%

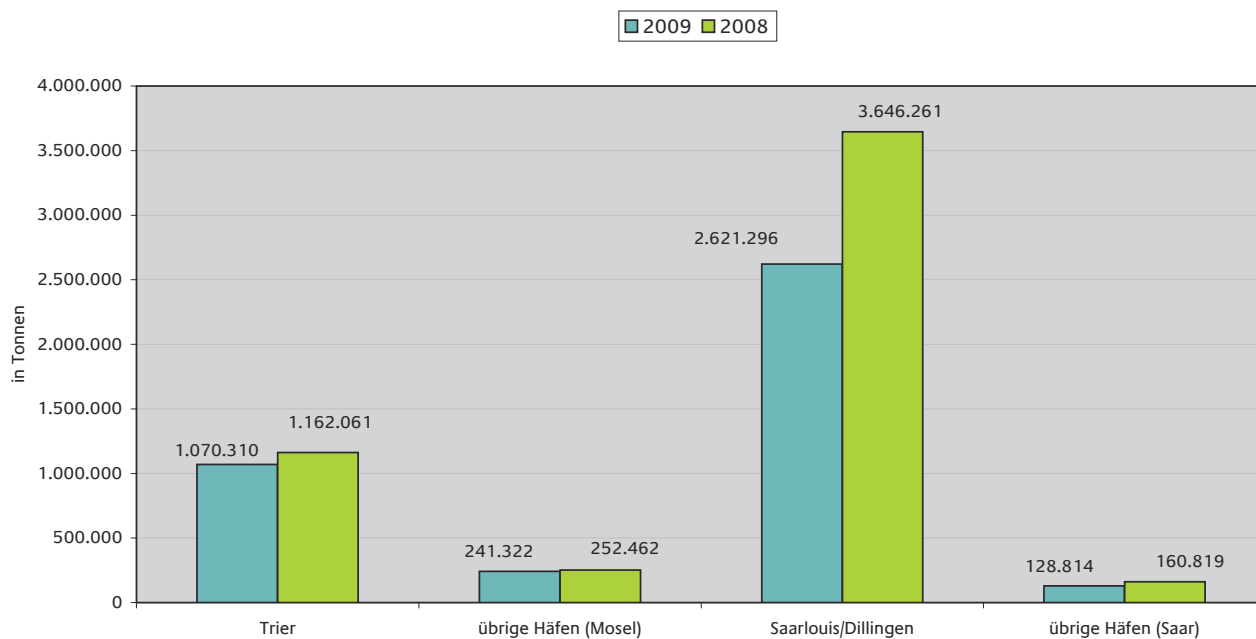
Neckar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Anlage 4

Containerverkehr

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Containerverkehr 2009 66

Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr 67

Neckar (Schleuse Feudenheim)

Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr 69

Mosel (Schleuse Koblenz)

Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr 69

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Containerverkehr 2009

		Anzahl der Schiffe	Anzahl der Container					Ladung [kumuliert]
			bis 20 Fuß leer	bis 20 Fuß beladen	bis 40 Fuß leer	bis 40 Fuß beladen	Gesamt	
Januar	Berg	91	1 002	1 811	930	1 815	5 558	70 786
	Tal	107	1 291	2 094	785	2 538	6 708	86 684
	Gesamt	198	2 293	3 905	1 715	4 353	12 266	157 470
Januar bis Februar	Berg	177	2 209	3 413	2 269	3 213	11 104	128 126
	Tal	211	2 462	4 564	1 697	5 368	14 091	191 223
	Gesamt	388	4 671	7 977	3 966	8 581	25 195	319 349
Januar bis März	Berg	275	3 670	5 260	3 652	4 481	17 063	196 471
	Tal	316	3 407	6 989	2 620	8 450	21 466	307 467
	Gesamt	591	7 077	12 249	6 272	12 931	38 529	503 938
Januar bis April	Berg	357	4 701	6 977	4 895	5 692	22 265	259 703
	Tal	410	4 102	9 392	2 940	10 996	27 430	406 294
	Gesamt	767	8 803	16 369	7 835	16 688	49 695	665 997
Januar bis Mai	Berg	422	6 140	8 018	5 579	6 413	26 150	301 533
	Tal	480	5 088	10 997	3 348	13 195	32 628	485 267
	Gesamt	902	11 228	19 015	8 927	19 608	58 778	786 800
Januar bis Juni	Berg	521	7 444	9 646	7 846	7 775	32 711	373 530
	Tal	581	6 144	13 672	3 909	16 280	40 005	604 555
	Gesamt	1 102	13 588	23 318	11 755	24 055	72 716	978 085
Januar bis Juli	Berg	616	8 982	11 429	10 057	9 034	39 502	442 650
	Tal	680	6 591	16 490	4 353	19 516	46 950	724 806
	Gesamt	1 296	15 573	27 919	14 410	28 550	86 452	1 167 456
Januar bis August	Berg	713	10 537	13 185	11 607	10 490	45 819	510 754
	Tal	787	7 215	19 040	5 003	22 420	53 678	844 722
	Gesamt	1 500	17 752	32 225	16 610	32 910	99 497	1 355 476
Januar bis September	Berg	806	11 652	14 733	13 121	11 735	51 241	569 644
	Tal	905	7 792	21 639	5 332	25 091	59 854	949 859
	Gesamt	1 711	19 444	36 372	18 453	36 826	111 095	1 519 503
Januar bis Oktober	Berg	900	13 180	15 946	14 947	12 619	56 692	620 170
	Tal	1 031	8 491	23 739	5 885	27 616	65 731	1 038 900
	Gesamt	1 931	21 671	39 685	20 832	40 235	122 423	1 659 070
Januar bis November	Berg	999	14 829	17 257	17 279	13 648	63 013	677 795
	Tal	1 131	9 110	25 848	6 411	30 386	71 755	1 139 554
	Gesamt	2 130	23 939	43 105	23 690	44 034	134 768	1 817 349
Januar bis Dezember	Berg	1 083	16 346	18 595	18 794	14 732	68 467	728 165
	Tal	1 230	9 457	28 804	6 712	33 339	78 312	1 255 286
	Gesamt	2 313	25 803	47 399	25 506	48 071	146 779	1 983 451

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

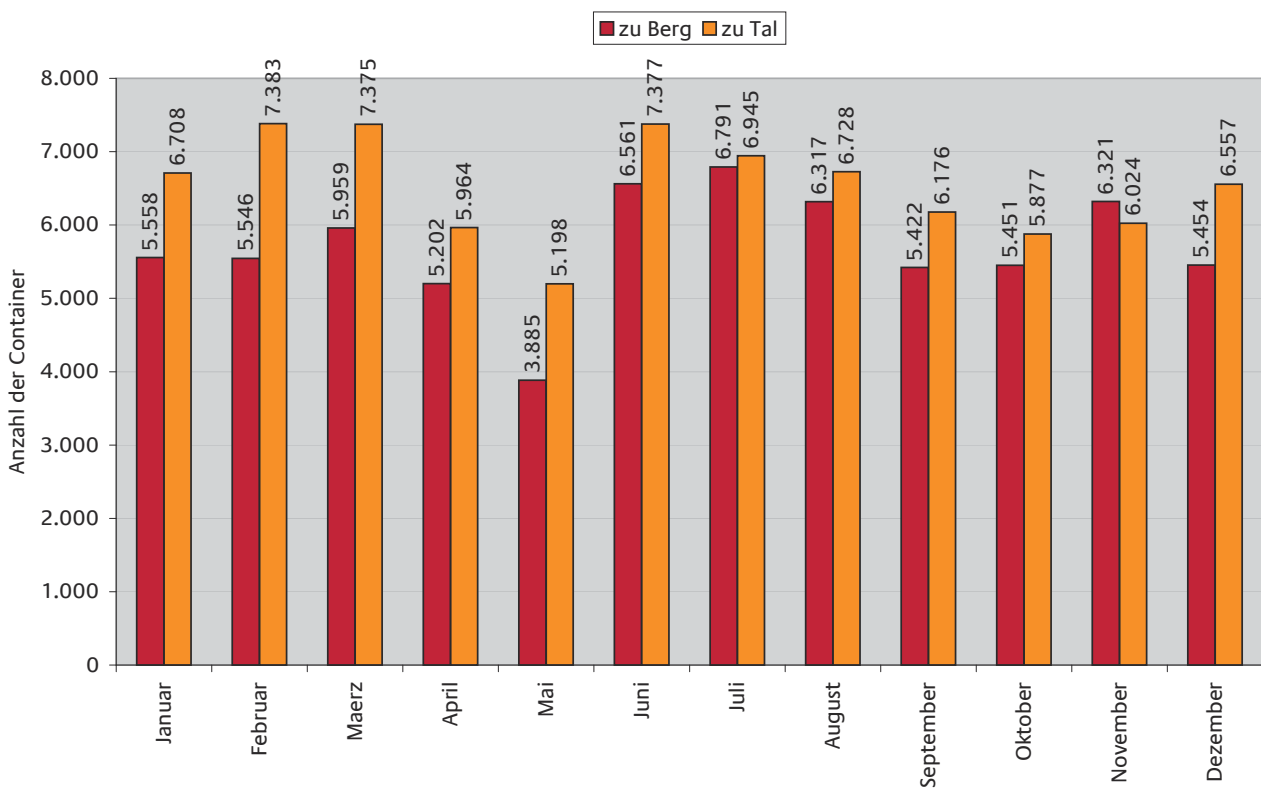
Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr

	Bergverkehr			Talverkehr		
	Fahrzeuge	Container	Ladung in t	Fahrzeuge	Container	Ladung in t
Januar	91	5558	70786	107	6708	86684
Februar	86	5546	57340	104	7383	104539
März	98	5959	68345	105	7375	116244
April	82	5202	63232	94	5964	98827
Mai	65	3885	41830	70	5198	78973
Juni	99	6561	71997	101	7377	119288
Juli	95	6791	69120	99	6945	120251
August	97	6317	68104	107	6728	119916
September	93	5422	58890	118	6176	105137
Oktober	94	5451	50526	126	5877	89041
November	99	6321	57625	100	6024	100654
Dezember	84	5454	50370	99	6557	115732
Gesamt	1083	68467	728165	1230	78312	1255286

	Gesamtverkehr								
	Fahrzeuge			Container			Ladung		
	2009	2008	Veränderungen in %	2009	2008	Veränderungen in %	2009	2008	Veränderungen in %
Januar	198	180	10,0%	12266	12967	-5,4%	157470	177189	-11,1%
Februar	190	208	-8,7%	12929	13329	-3,0%	161879	188946	-14,3%
März	203	201	1,0%	13334	13733	-2,9%	184589	193210	-4,5%
April	176	202	-12,9%	11166	13669	-18,3%	162059	190152	-14,8%
Mai	135	198	-31,8%	9083	13138	-30,9%	120803	189762	-36,3%
Juni	200	199	0,5%	13938	13928	0,1%	191285	181365	5,5%
Juli	194	211	-8,1%	13736	13561	1,3%	189371	186882	1,3%
August	204	210	-2,9%	13045	13334	-2,2%	188020	179663	4,7%
September	211	201	5,0%	11598	12806	-9,4%	164027	169721	-3,4%
Oktober	220	203	8,4%	11328	12828	-11,7%	139567	160711	-13,2%
November	199	198	0,5%	12345	12804	-3,6%	158279	165926	-4,6%
Dezember	183	173	5,8%	12011	9827	22,2%	166102	131581	26,2%
Gesamt	2313	2384	-3,0%	146779	155924	-5,9%	1983451	2115108	-6,2%

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

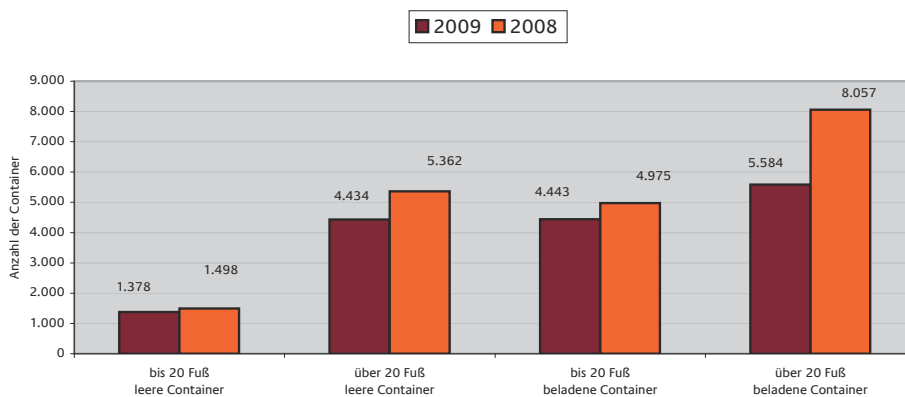
Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr



Neckar (Schleuse Feudenheim)

Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr

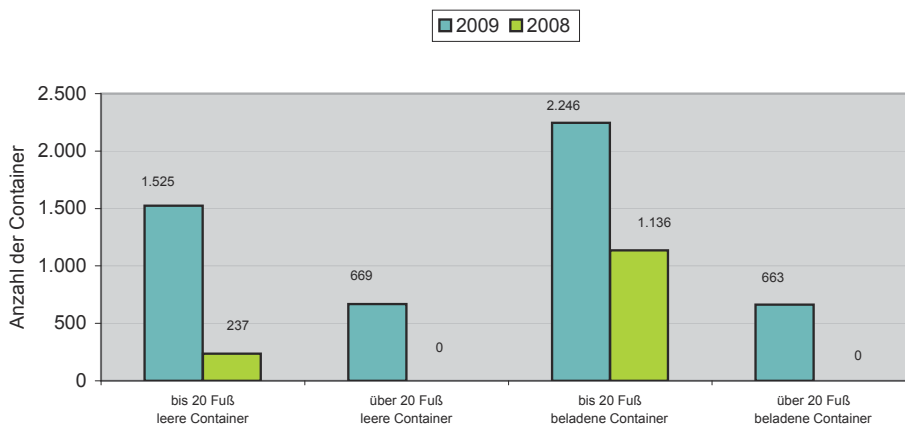
	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2009	1 378	4 434	4 443	5 584	15 839
2008	1 498	5 362	4 975	8 057	19 892



Mosel (Schleuse Koblenz)

Containerverkehr 2009 – Vergleich zum Vorjahr

	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2009	1 525	669	2 246	663	5 103
2008	237	0	1 136	0	1 373



Anlage 5

Schiffsunfallstatistik

Schiffsunfälle 2009 – Vergleich zum Vorjahr	72
Schiffsunfälle 2009 nach Unfallarten gruppiert	74

WSD Südwest

Schiffsunfälle 2009 – Vergleich zum Vorjahr

Schiffsunfälle 2009 – Vergleich zum Vorjahr

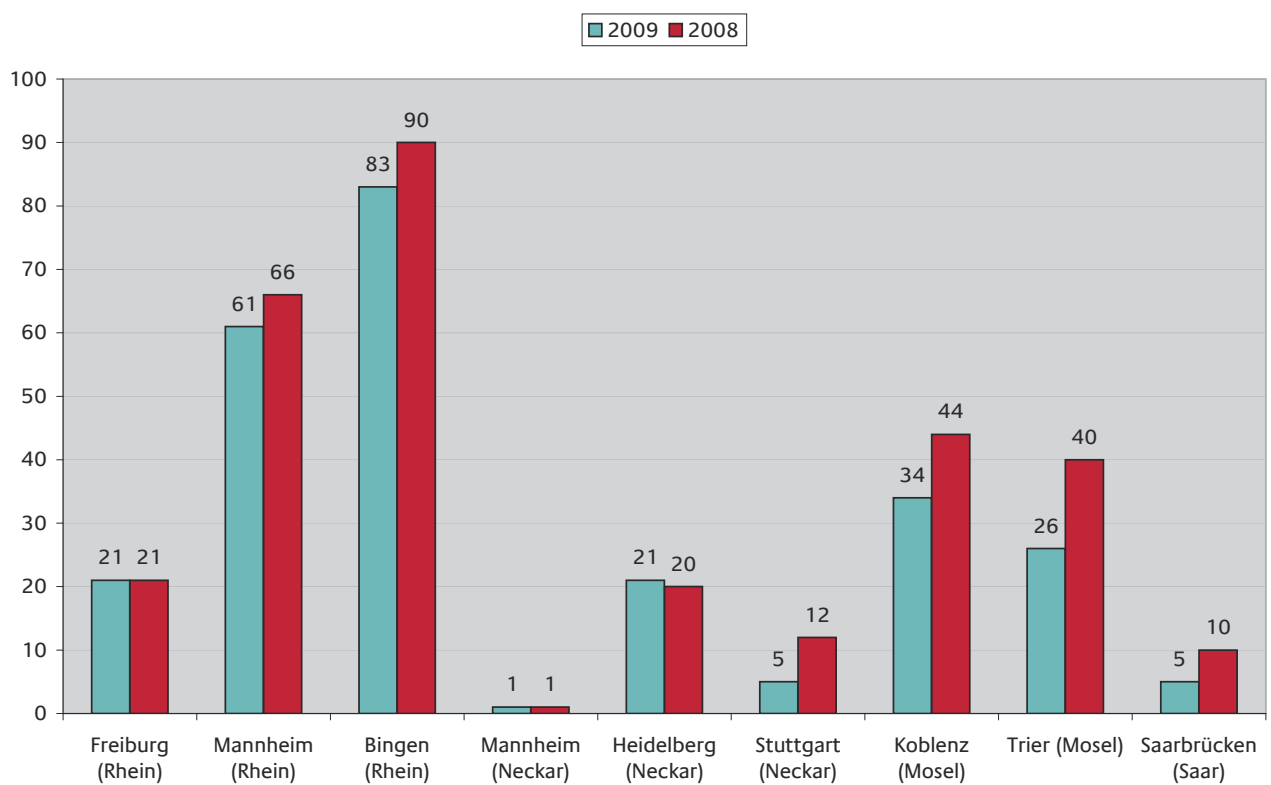
nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

		I. Unfälle im Schiffsverkehr auf Bundeswasserstraßen																II. Unfälle im Schiffsbetrieb			III. Sportbootunfälle				
		Anzahl	Sog- und Wellenschlag	Technische Mängel	Zusammenstoß von Schiffen		Auflaufen auf				Sonstige			Gewässerunreinigung											
							außerhalb von *)	innerhalb von Schleusen	Grund	Ufer, Bauwerk															
					2009	2008					2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009						2008	2009	2008
Rhein		2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009					
Freiburg		21	1	0	2	2	6	13	3	3	0	1	7	1	0	1	0	1	0	3	0	4	7		
Mannheim		61	66	9	6	2	6	22	31	0	0	15	7	8	8	0	0	4	8	1	0	6	22	8	
Bingen		83	90	11	3	7	16	28	36	0	0	24	10	5	0	0	3	6	0	7	7	36	27		
Gesamt		165	177	21	9	11	24	56	80	3	3	39	32	25	14	0	1	8	14	2	0	16	11	62	42
Neckar																									
Mannheim		1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
Heidelberg		21	20	0	3	3	0	7	7	5	2	4	0	2	1	0	0	7	0	0	0	1	9	5	
Stuttgart		5	12	0	1	0	0	2	1	1	6	1	0	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	
Gesamt		27	33	0	5	3	0	9	8	6	8	6	0	2	1	0	0	1	10	0	1	0	2	9	5
Mosel																									
Koblenz		34	44	13	7	1	4	7	11	5	8	2	3	2	5	0	0	4	6	0	0	0	1	17	13
Trier		26	40	2	7	1	0	1	10	11	9	3	3	4	3	0	0	3	8	0	0	1	1	8	0
Gesamt		60	84	15	14	2	4	8	21	16	17	5	6	6	8	0	0	7	14	0	0	1	2	25	13
Lahn																									
Bingen		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koblenz		0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	2
Gesamt		0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	2
Saar																									
Saarbrücken		5	10	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	3	0	0	1	3	1	1	2	0	2	0
WSD SW																									
Gesamt		257	306	36	30	16	29	74	110	26	28	50	39	34	26	0	1	17	41	3	2	20	15	103	62
*) darunter Zusammenstöße mit Schifffahrtszeichen																									
Unfälle I. + II.: 257 + 20 = 277 Unfälle insgesamt (zuzügl. 103 Sportbootunfälle)																									

WSD Südwest

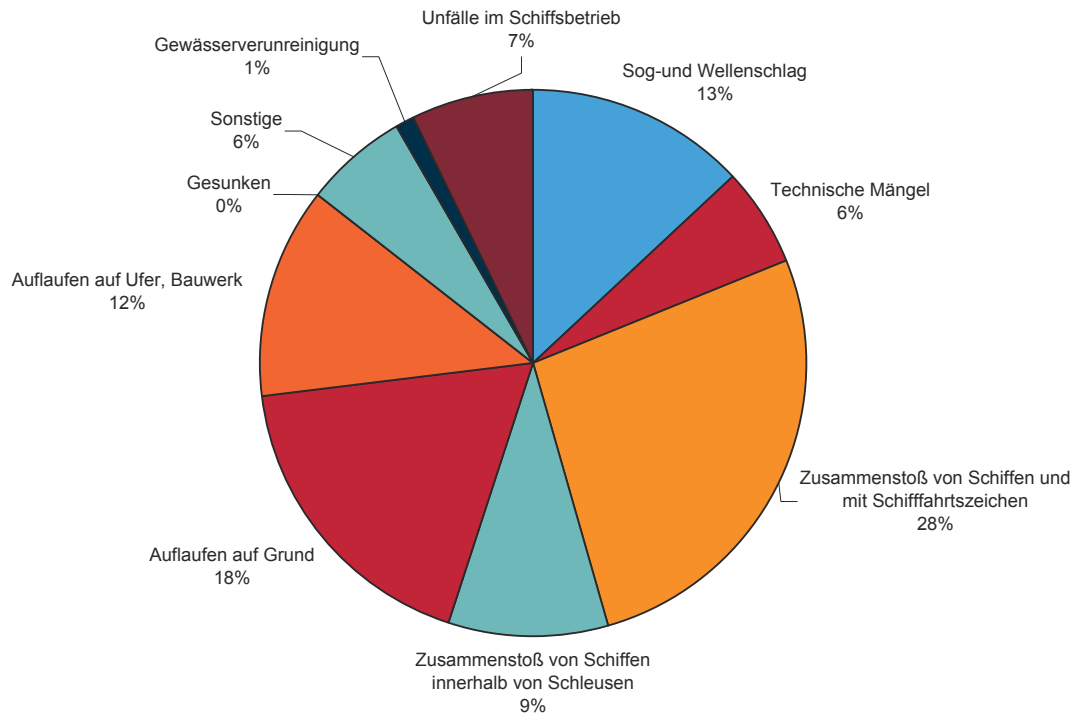
Schiffsunfälle 2009 – Vergleich zum Vorjahr

nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

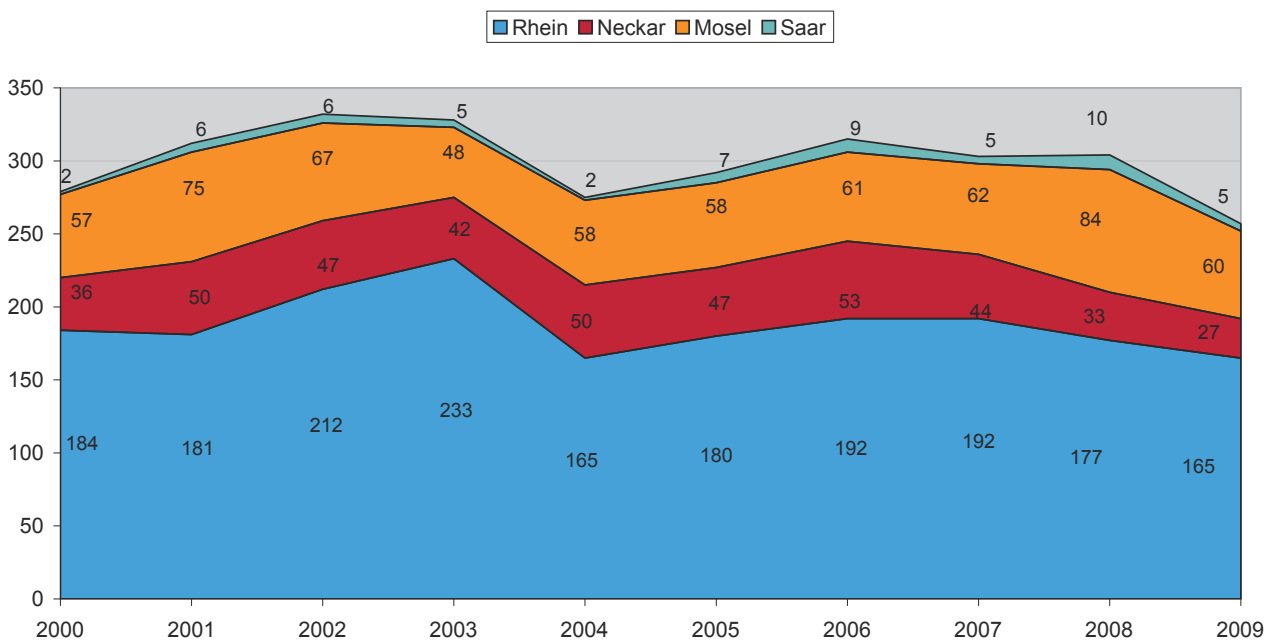


WSD Südwest

Schiffsunfälle 2009 nach Unfallarten gruppiert



Entwicklung der Schiffsunfälle



Anlage 6

Schiffahrtssperrungen

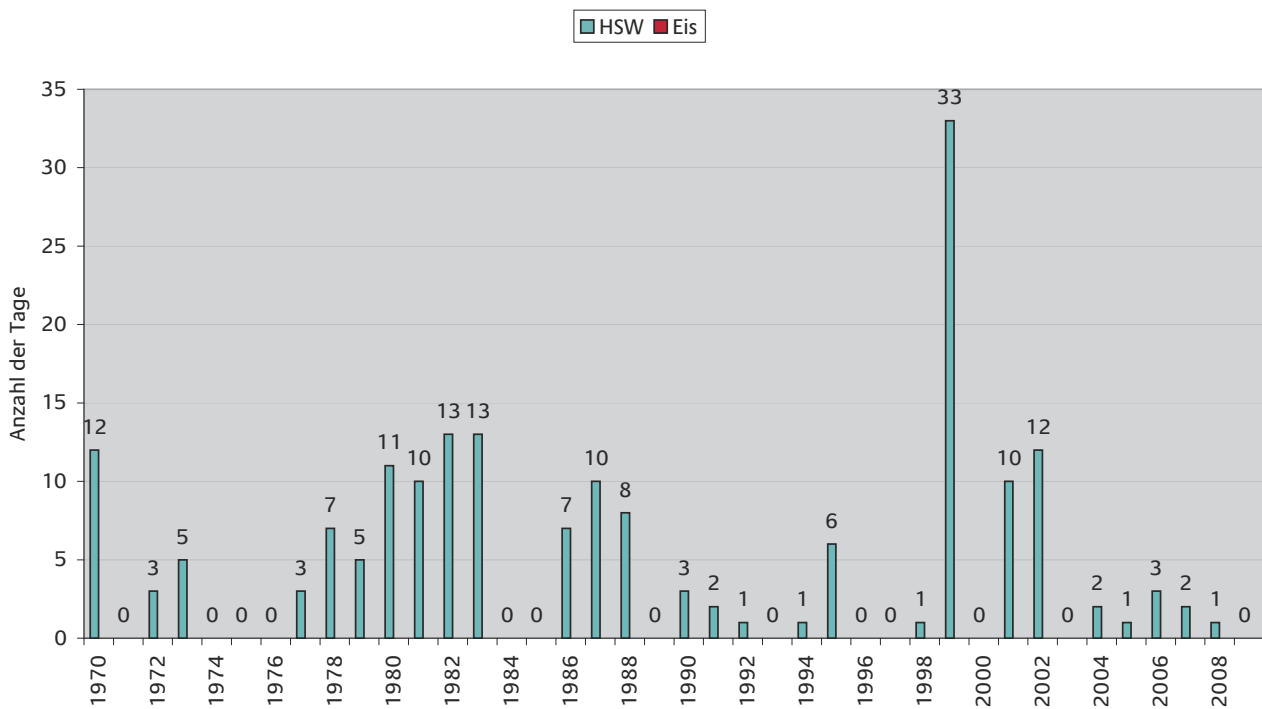
Sperrungen der Schiffahrt wegen Hochwasser und Eis	76
Oberrhein	77
Mittelrhein	77
Neckar	78
Mosel	78
Saar	79

WSD Südwest

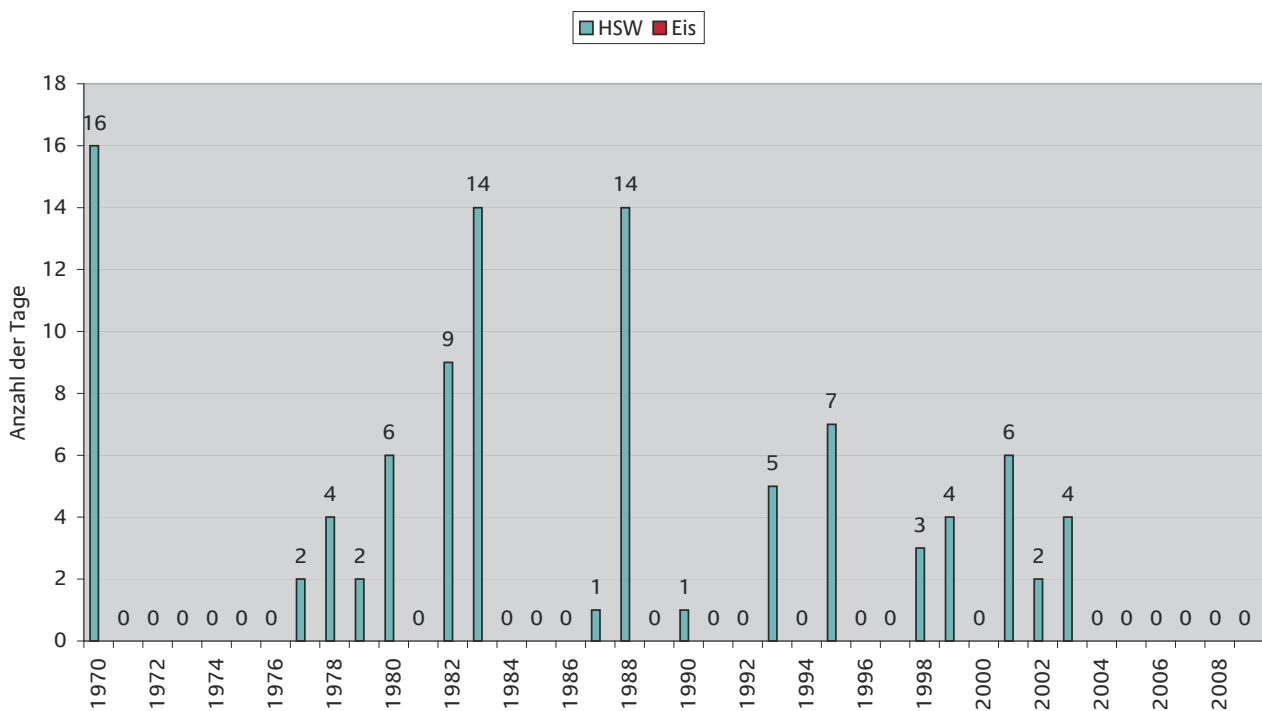
Sperrungen der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis

Jahr	Oberrhein		Mittelrhein		Neckar		Mosel		Saar	
	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis
1970	12	0	16	0			21	0	42	32
1971	0	0	0	0	10	10	0	12	0	22
1972	3	0	0	0	4	0	3	0	5	0
1973	5	0	0	0	4	0	0	0	0	10
1974	0	0	0	0	18	0	2	0	12	0
1975	0	0	0	0	7	0	0	0	3	0
1976	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
1977	3	0	2	0	23	0	11	0	12	0
1978	7	0	4	0	27	0	8	0	19	2
1979	5	0	2	0	24	0	31	6	25	0
1980	11	0	6	0	15	0	13	0	48	0
1981	10	0	0	0	30	0	20	0	31	0
1982	13	0	9	0	23	0	22	0	23	0
1983	13	0	14	0	27	0	16	0	17	0
1984	0	0	0	0	12	0	12	0	27	0
1985	0	0	0	0	7	16	0	23	1	0
1986	7	0	0	0	17	0	14	13	22	0
1987	10	0	1	0	22	0	5	21	15	0
1988	8	0	14	0	39	0	28	0	8	0
1989	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0
1990	3	0	1	0	15	0	12	0	6	0
1991	2	0	0	0	7	0	13	0	11	0
1992	1	0	0	0	6	0	1	0	0	0
1993	0	0	5	0	15	0	17	0	14	0
1994	1	0	0	0	15	0	15	0	12	0
1995	6	0	7	0	22	0	19	0	17	0
1996	0	0	0	0	3	0	2	1	3	0
1997	0	0	0	0	3	2	6	22	3	21
1998	1	0	3	0	15	0	7	0	7	0
1999	33	0	4	0	27	0	20	0	17	0
2000	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
2001	10	0	6	0	21	0	18	0	12	0
2002	12	0	2	0	37	0	19	2	13	0
2003	0	0	4	0	5	0	6	0	5	0
2004	2	0	0	0	9	0	5	0	4	0
2005	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0
2006	3	0	0	0	20	0	3	0	1	0
2007	2	0	0	0	8	0	11	0	4	0
2008	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	11	7	0	8	2	4

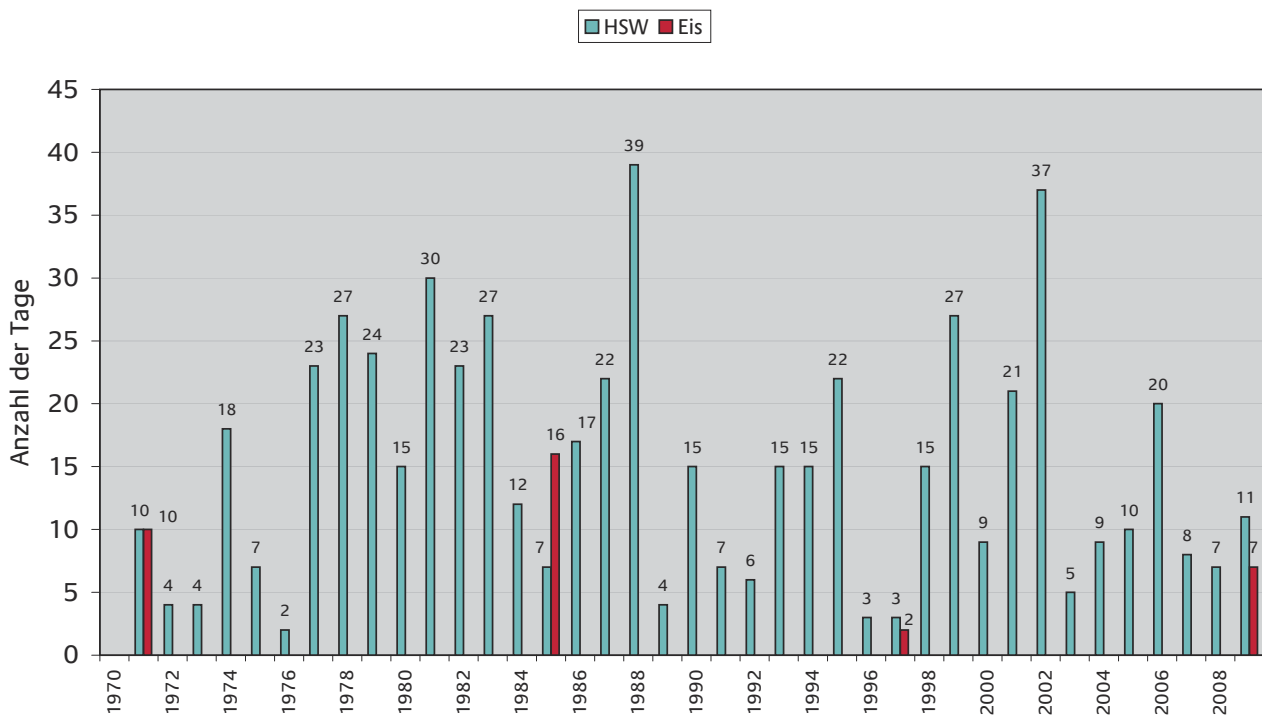
Oberrhein



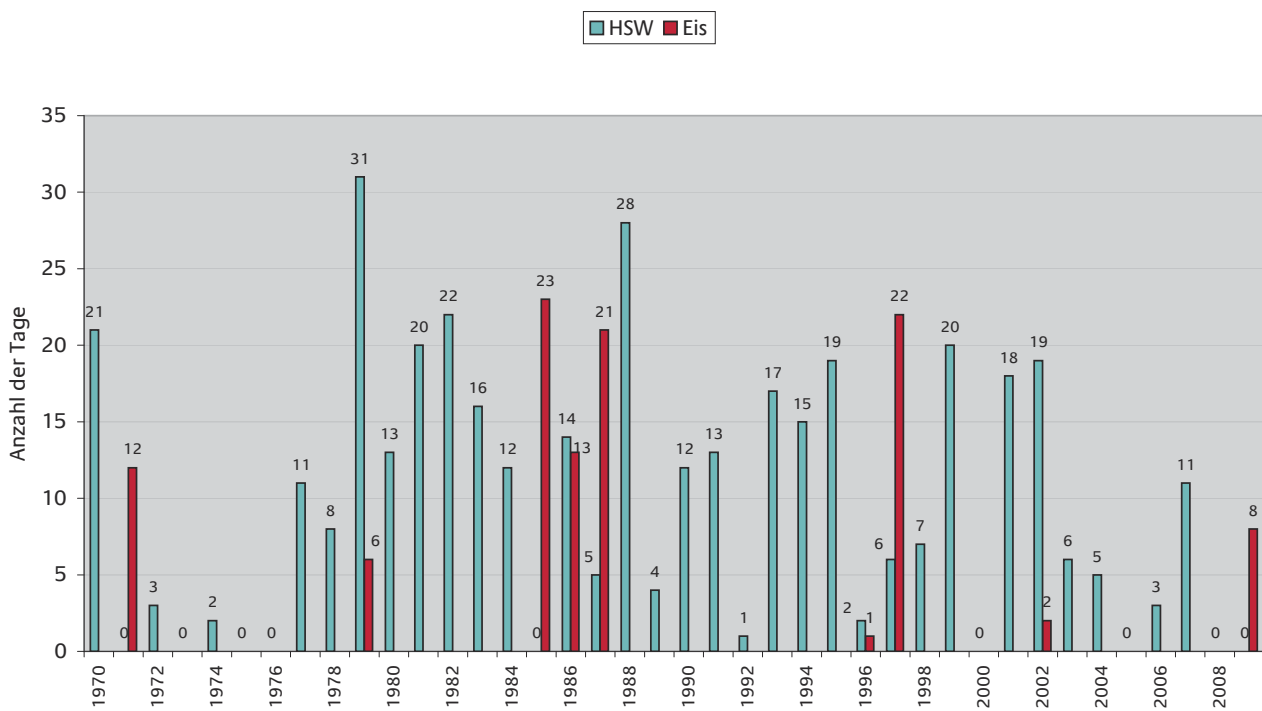
Mittelrhein



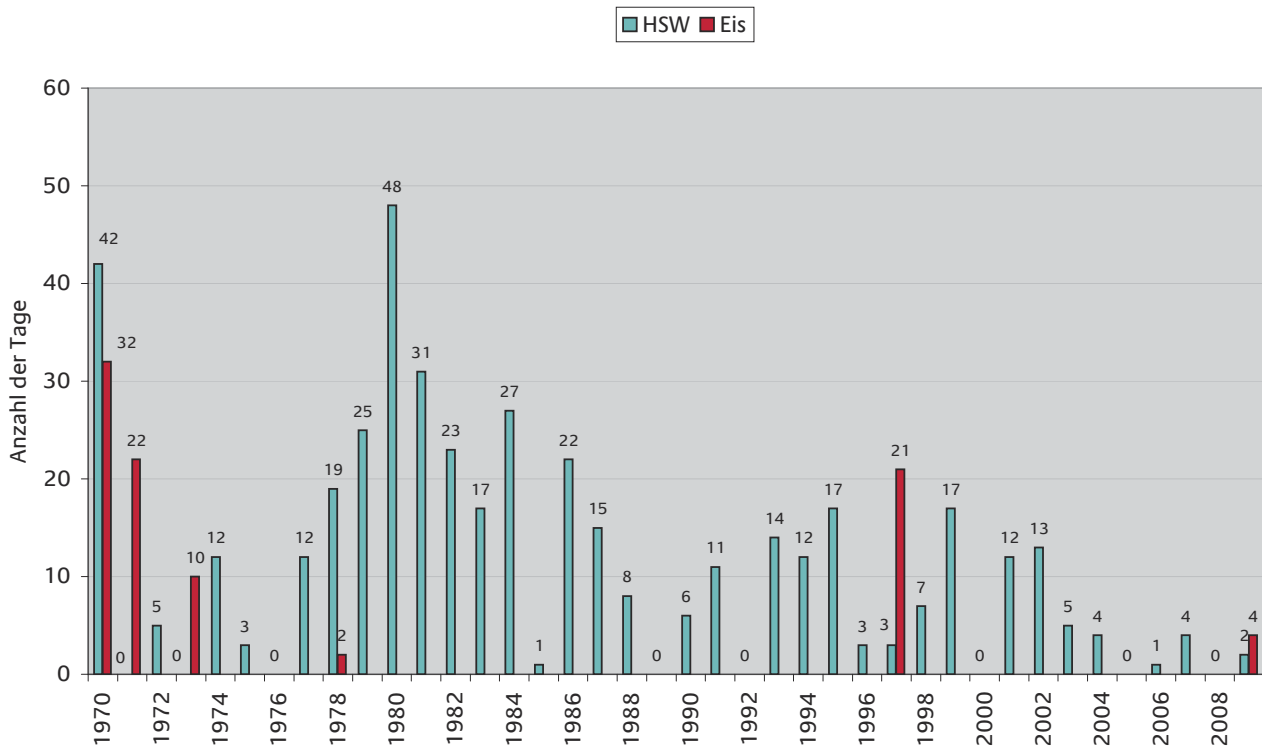
Neckar



Mosel



Saar



**Wasser- und
Schiffahrtsdirektion Südwest**

Brucknerstraße 2
55127 Mainz
Telefon 06131 979-0
Telefax 06131 979-115
wsd-suedwest@wsv.bund.de
www.wsd-suedwest.wsv.de

Satz und Druck

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Rostock (BSH)

Informationen

www.wsv.de
Stand: 2010

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

